

MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1940 DECEMBER 1 (15. SZÁM)

égierőnk tisztelgő repülése
tengerészemlékmű fölött

ÁRA 50 FILLÉR

MAGYAR SZÁRNYAK

REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT — RIVISTA AERONAUTICA

ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * III. ÉVFOLYAM 15. SZÁM * BUDAPEST, 1940 DECEMBER 1



A CSATORNA FELETT...

LÉGIHÁBORÚ

1940 november 10—26-ig

A tengelyhatalmak fokozott diplomáciai tevékenységével egyidejűleg Anglia ellen a légi- és kereskedelmi háború fokozása is bekövetkezett. Az elmult két hét a semleges külföldi laptudósítók londoni jelentése szerint a szívósan ellenálló Anglia hangulatában veszélyes feszültségeket okozott. Ezek a feszültségek London, Coventry, Birmingham, Bristol, Southampton és Liverpool elleni nagyszabású éjjeli bombatámadások és az Anglia körüli vizeken kívül az Atlanti-óceánon végrehajtott hajóelsüllyesztések miatt keletkeztek. A légitámadások a légvédelem elégtelenségére, a hajóelsüllyesztések a convoy-rendszer hiányosságaira, illetve a kísérő hajók számának csökkenésére mutatnak rá.

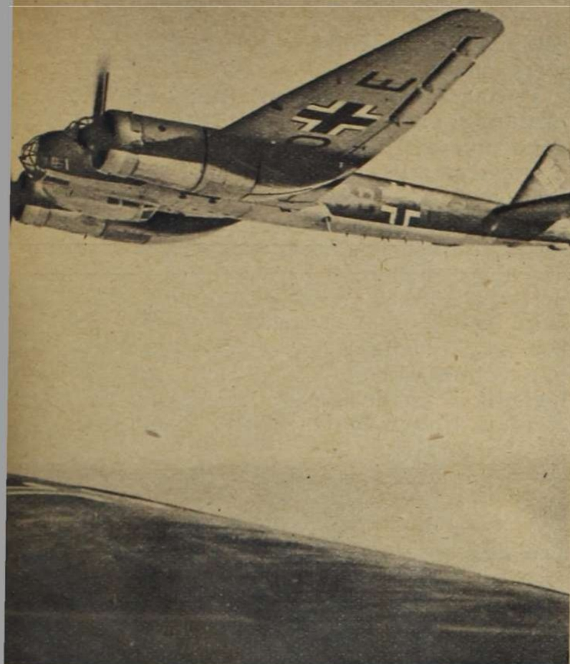
Az angol hadvezetőség főleg London és környékének légvédelméről gondoskodott, oda vonta össze a légvédelmi tüzérség zömét. Az éjszakai és felhős időben végrehajtott támadások ellen azonban már az angol közvélemény követeli az éjjeli vadász repülőalakulatok szervezését és bevetését, mert a légvédelmi tüzérség tehetetlen a sötétségben támadó gépekkel szemben. A német bombázók már éjjel is kötelékben jönnek és egyes célokra 300—500 tonna robbanó- és gyujtóbomba vetésével olyan eredményeket érnek el, ami a varsói támadások hatásosságára emlékeztet. A támadási célok az angol hadiipar legfontosabb iparvárosai voltak két héten át és úgylátszik a közeljövő támadásai is főleg Közép-Anglia nagy iparcentrumai lesznek. Az ott elhelyezett hadiüzemek és azok »árnyék« ipartelepei ellen végzett támadások eredményességét igazolja a hadianyagok miniszterének multkori beszéde, amiben további és gyors decentralizációt kíván. A háború alatt ennek végrehajtása újabb termelési csökkenést jelent, ha egyáltalán tervszerűen végrehajtható.

A nagy angol hadiipar veszteségét jellemzi végül az a hír, hogy Anglia egymagában a háborús repülőgép, hajó, lőszer és egyéb felszerelési anyagoknak csupán 30 százalékát tudta eddig maga előállítani. A hiányzó hetven százalékot az Egyesült Államokból és az ipari fejlesztés kezdetén levő dominiumokból, tehát tengerentúlról kell idehozni. Ha leszámítjuk azt a legfeljebb 20%-ot kitevő ipari telje-

Biggin-Hill repülőterére német bombák hullanak.

Tilbury ipari üzemei német bombazáporban.

Junkers Ju 88-as bombázók.



szembe, az olaszok tíz gépet lelőttek, köztük hatot égve.

A gépveszteség angol és német-olasz részről egyaránt lényegesen alacsonyabb, mint az előző hónapokban volt. A főleg sötétségben végrehajtott támadások alatt a légiharcok elmaradnak. A nappali tevékenység a rossz időjárás miatt is csökkent, úgyhogy légiharcokra a 13., 15., 19-i hajókaravánok elleni támadásoknál és a Dél-Anglia elleni nappali bombázásoknál került sor. 15-én érte el a Wick őrnagy parancsnoksága alatt álló Riehthofen vadászrepülőgépezred 500. légigyőzelmét. Az angol bombázóknak a német kikötők és Berlin ellen intézett nagyobb támadása a német légvédelem tüzében semmisült meg és 14 bombázógép elvesztésével járt.

Az angol légügyi vezetésben további változások történtek és majdnem az összes magasabb parancsnoki helyen felváltották az eddigi vezetőket. Fontos intézkedéseket hajtottak végre a burkolás terén is, mert a hadiüzemek rejtése nem volt megfelelő. A parancsnokváltozások és az amerikai iparhoz kiküldött gyártás ellenőrző és irányító törzsek gyors szervezése nem jó kísérő jelenségek és biztató előjelek a küszöbön álló még erősebb német légitevékenység előtt. Az angol szervezés és politikai vezetés valószínűleg a jelenlegi nyomorult helyzet miatt 1943/1944-es háborús évekre tervez már intézkedéseket. Churchill is ilyenekről beszél. A Coventryhez hasonló légitámadások azonban nem adnak ilyen hosszú határidőt az angol »ellentámadás« megindításához.

A közelkeleti és afrikai hadszíntereken a légierők tevékenysége a legerősebb, akárcsak Angliában. Az olasz-görög háború az úttalan ne-

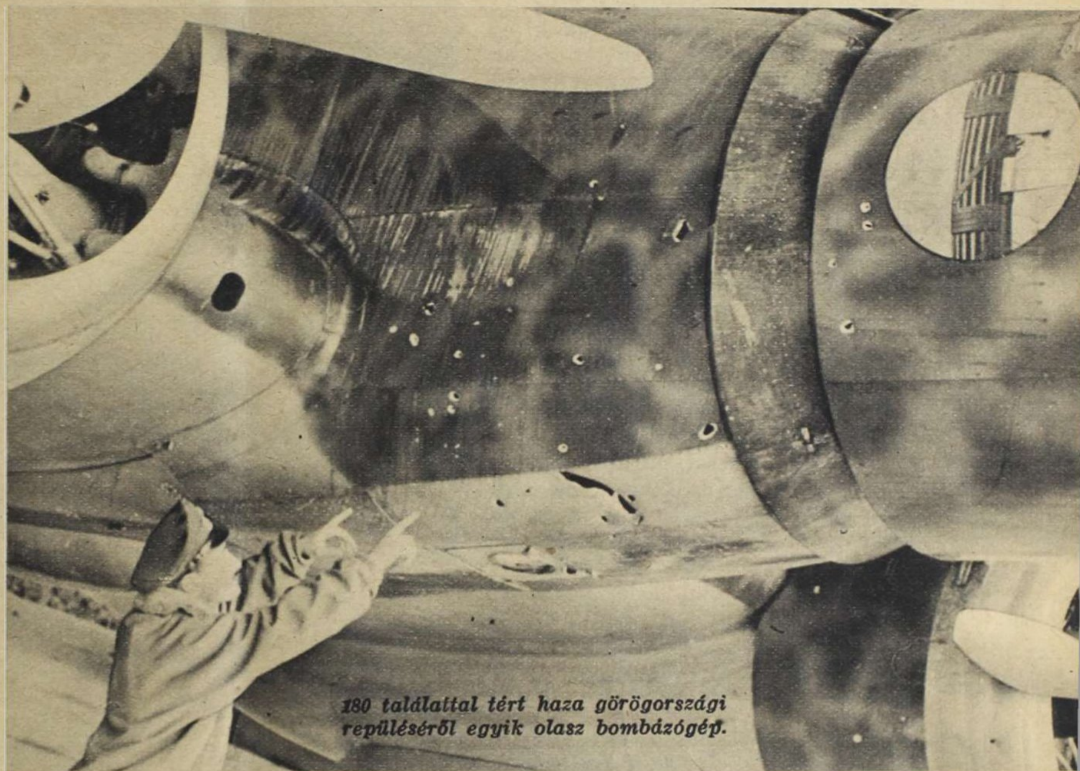
sítőképességét, amit hadiipar szempontjából Kanada, Dél-Afrika, Ausztrália jelentenek ma, beigazoltnak látszik, hogy az Egyesült Államokra támaszkodik az angol ellenállás.

A tengerentúlról táplált védekezés sok sebezhető pontja közismert. Az óceánon cirkáló német tengeralattjárók és segédcirkálók, a világháborús Möve és Emden utódai a hadianyagszállító hajókaravánokban nagy pusztítást visznek végbe, közelebb pedig a repülők tizedelik az angol hajóforgalmat. Az angol közvélemény már azt kívánja, hogy Amerika, ha már jó pénzért elad hadianyagot, kísérje a szállítmányokat saját hadihajóival legalább félúton Európa felé.

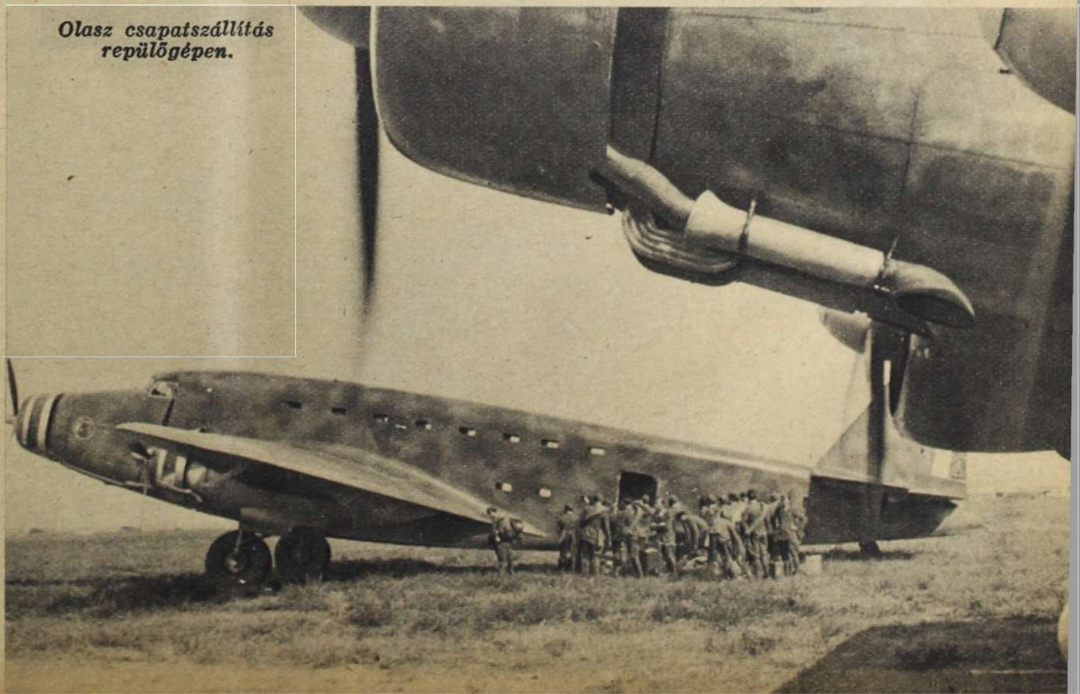
A német repülők által elsüllyesztett hajótér eddig több mint 1.7 millió tonna. November 11-én 10 hajót 58.000, 14-én négy hajót 21.000, 15-én és 16-án hét hajót 46.000 tonna űrtartalommal süllyesztettek el. Ezenkívül még többet felgyujtottak és megrongáltak.

A legeredményesebb bombatámadások Coventry és Birmingham ellen voltak, amelyek közül a november 14-i Coventry ipari város elleni támadás katasztrófális hatású volt. Egy éjszaka alatt megsemmisült a legfontosabb hadirepülőüzemek egész sora és a város fele rombadőlt. Az Armstrong, Albis repülőmotorgyárak, az Armstrong gyár egyik repülőgépüzeme, a repülő árnyékiparhoz tartozó Morris autógyár teljesen elpusztult. Ugyanilyen nagyhatású támadások irányultak Birmingham ellen november 23. és 24-én éjjel.

A támadásokban az olasz légihadtest is résztvesz és az első nagyobb olasz-angol légiháború, ahol az új olasz vadászgépek a félelmetes hírű angol Spitfire-gépekkel kerültek



180 találattal tért haza görögországi repüléséről egyik olasz bombázógép.



Olasz csapatszállítás repülőgépen.



Epirusz felett száll az olasz bombázó.

céljárművés csoportokra és azokat szétszórták.

Az angol légitámadások közül a tarantói kikötő ellen végrehajtott némi sikerrel járt és arra, továbbá a görögországi hadműveletek nehézségeire a Duce is rámutatott nagy beszédében. A balkáni helyzet repülési szempontból továbbra is az olasz légierők nagy fölényét mutatja, aminek rövidesen érvényesülni kell a földi harcok menetében is. A légügyi helyzet Etiópiában változatlan. Az ott küzdő olasz légierők eredményes támadásai Szudán, Kenya fontos pontjai ellen tovább tartanak.

*

A francia nyugatafrikában, éppen úgy, mint Indokínában új mel-



Az olasz légierők a korinthuszi csatornát bombázzák.

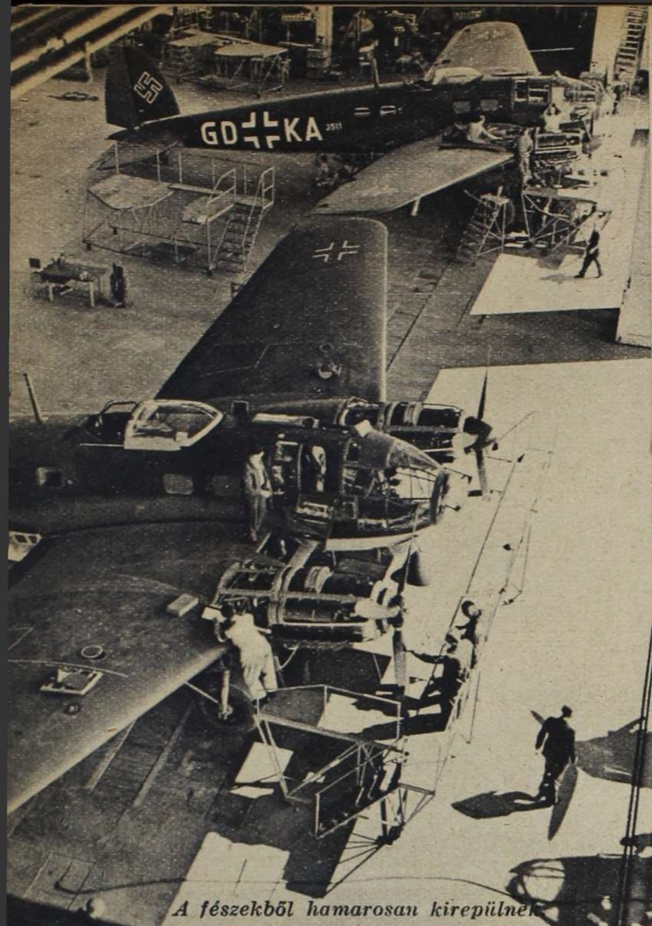
héz hegyi terepen nem tud kifejlődni, illetve az olasz vezetés, a korszerű fegyverek nem érvényesülnek még kellőképpen. A légierő azonban kiválóan működik és az utakat, városokat, vasutakat és hátrább a csapatfelvonulási körleteket igen jó eredménnyel támadta. Az Alexandria és Málta elleni légitámadások több angol hadihajó sérülésével jártak. A görögországi repülőterek ellen végrehajtott légitámadások számos görög és angol gép elpusztításával jártak. Az angol repülők tevékenysége a balkáni hadszíntéren eléggé élénk és az olasz fogságba jutott, kijelölt angol légi hadosztályparancsnok személyéből ítélve, erősebb angol légialakulat összeállítása folyik a Földközi-tenger keleti oldalán. A repülőgépek torpedóvetése több ízben sikeres volt és angol hajószállítmány csoportokból hajókat elsüllyesztett. Egyiptomban olasz vadász- és alacsonytámadó repülőalakulatok eredményesen támadtak angol pán-

Az Epirusz-hegység egyik elektromos centráléját sikerrel támadták az olaszok.

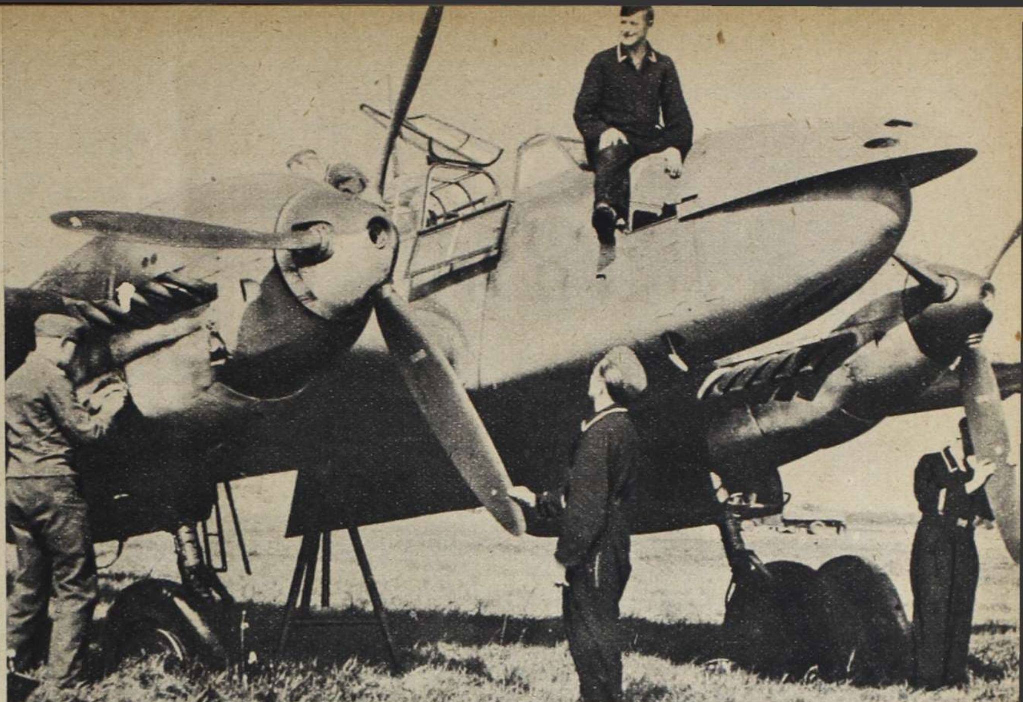


lékhadszínterek keletkeztek. De Gaulle tábornok két helyen partra szállt. Gabon és Libreville birtokában az angolok részére létesített repülő és tengerészeti támaszpontokat a London-Fokvárosi hajóvonal mentén. Itt a portugál-szigetek is veszélyben vannak. — Japán pedig Délkínából átcsoportosította hadseregét Francia Indokínába. Közelebb jött a legfontosabb angol gyarmathoz, Indiához. Franciaország amerikai gyarmatai is az angolok közvetlen érdeklődési körébe kerültek és lassan a háború Európából való eltávolodásának körvonalai kezdenek kibontakozni.

B. T.



A fészekből hamarosan kirepülnek.



Messerschmitt-romboló egy Spitfire-vadásszal vívott harc után súlyos találatokkal szerencsésen hazaérkezett.

A NÉMET SAS KARMAIBAN



Bombaélesítés.



Filmfelvevőgép örökíti meg a háború eseményeit.

Angol kikötők sikeres bombázása.



Dolgozik a filmfelvevőgép.



Olasz bombázógép London felett.

Az olasz légierő Anglia ellen



Éjjeli bombázásra indulnak.

Egy »Blenheim« vége.



Fiat-vadászok is bevetésre kerültek.



EGY FÖLDMÍVES LEGÉNY FELÜLVIZSGÁLJA A BOMBÁZÓGÉP BERENDEZÉSÉT

„Valahol Magyarországon" nincs lecke a repülőkatonák iskolájában és a növendékek többet tanulnak a tantervnél



A tanterem.

»Valahol Magyarországon« éppen egy tanteremben vagyunk, ahol a zöldvállpántos, egy aranystráfos tanár úr földbarna egyenruhás honvéd repülőket oktat fegyvertanra. Szerte az országból századoktól idevezényelt huszegynéhányesztendős fiúk a hallgatóság, polgári foglalkozásukat illetően éppolyan vegyesek, mint akármelyik frissen bevonult újonccsapat. Aki fémmel foglalkozik közülük a civil életben, legföljebb anyagismeretet és kisebb-nagyobb műszaki érzéket hoz magával, de amit itt tanul, éppen olyan újdonság számára, mint a földművesnek, vagy a cipésznek.

A tantárgy éppen a *géppuska.* Találomra szólítanak fel egy növendéket s az fujja a repülő géppuskák minden változatát hibátlanul.

Véletlenül: civilben műszerész. No, ennek nem nehéz, gondolom, hiszen a »szerkezet« nem rejtelem számára. Éppen azt fujja, hogy a légcsavar-körön keresztül tüzelő pilóta-géppuska szinkronizálva van a motorral.

Kutatom a tananyagban való biztonságérzés útját s megkérdezem találomra a nem műszaki kérdést:

— Szinkronizáció? *Vajjon mi lehet magyarul?*

Nem is gondolkodik:

— *Együttműködés.*

S most rátér egy pilóta-géppuska működésének ismertetésére. Mondja és mutatja rajzon, metszeten, mi szerepe van a pilóta-géppuskájában a *görgőhimbának, a bütykös csigakeréknek, a kioldótengelynek és a végtelen csigakeréknek.*

Próbáljuk meg egy földmívessel:

Egy legény a sok közül. Nem a neve fontos, hanem az a rendíthetetlen biztonság, amellyel a számára eddig idegen tudnivalók területén tájékozódik és odahaza van. Hat elemit végzett, hat hónapja tanul. Mértani síkról, szögről, tüzgyorsaságról, géppuskaalkatrészről azelőtt fogalma sem volt.

— Hol hagytuk el? — kérdi a tanár.

— *A végtelen csigakeréknél.*

Fizikát nem tanult, Archimedes csavarjáról nem beszéltek előtte soha. S úgy mondja, mutatja, hogy szinte magyarázza *a három különböző síkban elhelyezett fogaskerekek, a rúgós dörzsgyűrű* és más géppuska alkatrészek szerepét.

És vizsgázik a harcászat nagy tudományából is:

— Mitől függ a légcsavarkörön át tüzelő pilótagéppuska tűzgyorsasága?

— *A motor fordulatszámától.*

— Mekkora a maximális tűzgyorsaság?

— *Percenként ezerkétszáz lövés.*

— Adódhat olyan eset, hogy a pilóta egy percen keresztül tüzel?

— Nem. Mert a cél gyorsan tűnik fel, de gyorsan el is tűnik. *Hiába lövöldözne ...*

Ez a fiú jószágot nevelt, földet forgatott, vetéshez, szántáshoz, boronáláshoz, aratáshoz, hordáshoz, csépléshez ért. Mert minden őse ehhez értett, csak felmarkol egy marék földet s megmondja: mit ér; csak ránéz marhára, lóra, sertésre, aprójószágra, kocsira, ekére s felmérte értékét. A géppuska mégis csak *lőfegyver,* puskát láthatott, kezében foghatott, vagy vadászott, vagy célbalőtt eddig. Módja, alkalma lehetett hozzá. *De a repülőgépről való bombavetéshez nem szokhatott hozzá.*

Hát a nagy bombavetőgép tanterembeu felállított bombatároló, függesztő szerkezetéhez léptetik, amelyen minden úgy és azon a helyen van meg, mint kint a gépekben. S ott van még a kapcsolószerkezet is, a teljes elektromos berendezés észszerű, szemléltető berendezésben. Lássuk, *megvan-e a földmíveslegény biztonsága ennél a témánál is?*

Azt a parancsot kapja tanárjától, hogy *vizsgálja felül az egész bombázóberendezést,* mert a nagy bombázógép bombavetésre indul rövidesen.

Nekiáll a kunyhónyi szerkezetnek, mondja és mutatja a feladatot:

— Először: *a zárlemezeket behelyezzük a bombatárakba.*

— Másodszor: *feltesszük a központi elosztó dugókat.*

— Harmodszor: *a kioldó elektromágneseket* —, amelyek a bombák kioldását végzik — *bekapcsoljuk.*

Megtudjuk: ez még mindig emlékezet dolga. De vajjon tudja-e, miből mennyi bombaterhet képes légiútra vinni a nagy bombázógép bombatárában? *Kifogástalanul, magától értetődően tudja ezt is.*

Ha szigorlaton — persze, relative — ennyit és így tudna a gépészmérnökjelölt, senki se vesztene féléveket.

Mostmár kíváncsi vagyok, *mi fűti ezt a legényt?*

Elmondja, hogy honnan, merről való s így folytatja:

— Miért éppen repülőkhöz jöttem? *Hát a korombéliek többsége idevágyik, mint apáink legénykorban a huszársághoz. És mert itt többet lehet látni, tapasztalni, tanulni.*

Nem hinném, hogy egyszerűbben, világosabban meg lehetne fogalmazni, mi vonzza a magyar fiatalságot a repülés szolgálatára.

Tíz óra, a nagy szünet következik. A tanfolyamparancsnok honvédfőmérnök ilyenkor tart megbeszélést oktatóival. Letárgyalják a napi ügyeket és engedelmet kérek, hogy megtudhassam az oktatók tapasztalatait is.

— Fűti-e a növendékeket egyéni tudásszomj és milyen százalék az átlagon aluli- érdeklődés?

— *Csak átlagon felüli érdeklődésről lehet beszélni.*

— Például?

— Például: zsúfolt, időtkihasználó, sokrétű és figyelmet eléggé igénybevevő az anyag. *Egy embernek egy napra éppen elég.* Mégis azt kérik, hogy *maradjunk velük tantermi foglalkozás után. Kérik, hogy este tíz-tizenegy óráig bent maradhassanak a tanteremben. Tudásvágyuk szinte kielégíthetetlen.*



A bombavetőkészülék kezelését először rajzon tanulják meg.

— De — mondom — mindez a repülés varázsa lehet. S aztán jöhet a visszaesés, ha kiderül, hogy hajózó-szolgálatra nincsen adottsága és földi szolgálatot kell végeznie.

— Nem — hangzik a válasz — *kiábrándulást nem tapasztalunk.* Inkább az a tapasztalat, hogy végeredményben tökéletesen mindegy, hogy mit kell megtanulniok és hol kell szolgálniok, mert *bármilyen beosztásban, de magát a repülést kívánják szolgálni.* Még akkor is, ha maguk történetesen nem repülnek.

Ha így van, bizonyára jelentkeznek a maguk munkakörében új ötletekkel, megfigyelésekkel — kérdem.

— Hogyne! — mondja a parancsnok — *van is egy ládaszekrényünk, kizárólag az a rendeltetése, hogy befogadja az ötleteket.* A szekrény ritkán és kevés ideig üres.

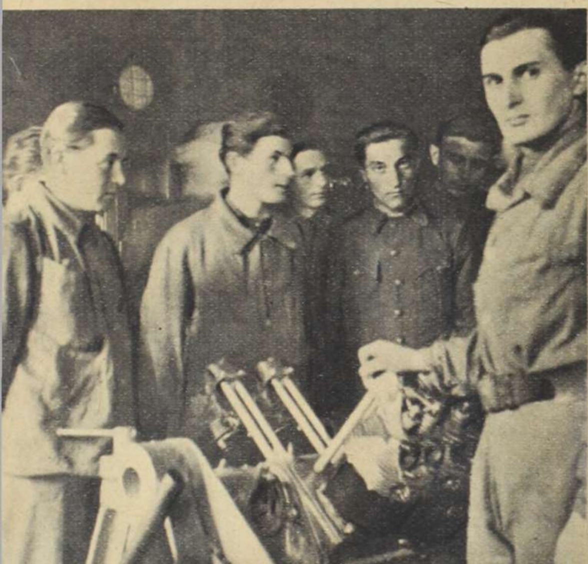
Egyik ötlet például:



Géppuskaszétszedés és összerakás.



Kihallgatás.



Motorszerelés.

A nagy bombázó motorja két hengersorból áll, káptalan legyen, aki fejből el tudja sorolni, milyen sorrendben gyujtanak a hengerek, hányas után hányas következik. Van ugyan egy körlapos, nyílmozgatós kiszámítótábla, *de ez mérnökös dolog, mint a logarléc.* Nemrégiben jelentkezett az egyszerű, kézenfekvő, mindenki által pillanatok alatt elsajátítható kulcsmegoldással az egyik »rendfokozatnélküli« repülő. *Egyszerűen három számoszlopra elosztva visszafelé írta föl a hengerek számsorát úgy, hogy az egysorba eső számok a hengerek gyujtási sorrendjét mutatják.* Azóta ezt a rendszert tanítják a hengerek gyujtássorának megtanulására. Aki kitalálta, *cipészsegéd.* Hihetetlen szorgalommal tanul.

Hívó szóra előáll.

— Semmi az egész, *igazán egyszerű volt*...

Egy esztendeje szolgál, fiatal kora miatt külön korengedéllyel vették fel. Rengeteget tanult, ugyanennyit tud és továbbszolgálónak készül.

A tanfolyam növendékei korszerű és mindig haladó képzést kapnak. A tanítási elv az, hogy a növendék mindent tanuljon meg a tanteremben. Talán *egyetlen iskola Magyarországon, ahol leckét nem adnak fel.*

Az eredmények meglepők. Ha kikerülnek műhelygyakorlatra, számtalanszor megtörténik, hogy régi szakmunkások kérnek tanácsot tőlük.

Oktatók és növendékek melegenérző bajtársiassággal dolgoznak együtt s az oktató azért képes a növendékből »mindent kihozni«, mert — *maga is állandóan képezi magát.* Sűrün mennek — például — tanulmányutakra. Ha külföldi tanulmányútról van szó, *a magyar légierők műszaki szakoktatója az illető ország anyanyelvén beszél, érintkezik odakint.* Az oktatók mindennap reggel egy órát foglalkoznak a nékik szükséges idegen nyelvvel s nemcsak a nyelvtant tudják kifogástalanul, hanem *hangszóróról tanulják az idegen nyelv muzsikáját, kiejtését.*

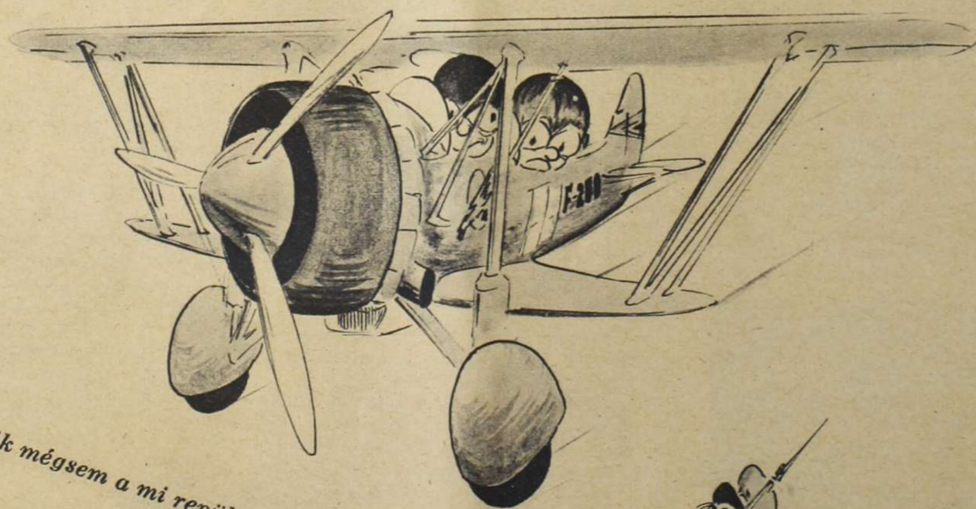
Raczkó Lajos



A szerelőműhelyben.



Az üzemben.



Te...! — ez úgylátszik mégsem a mi repülőterünk!!









Zászlódíszben a hármashatárhegyi repülőtelep.

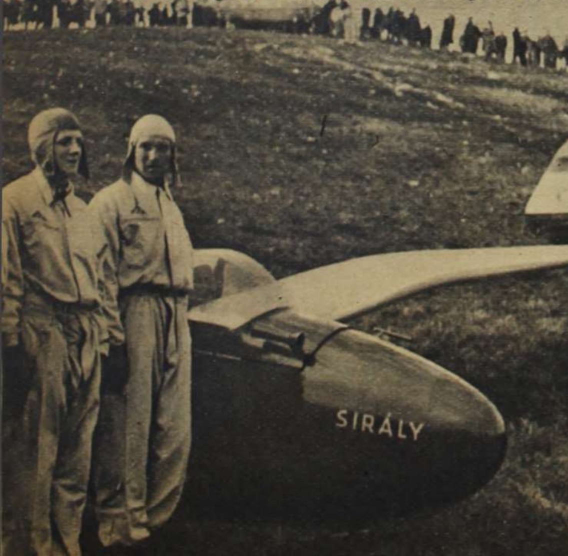

A »Cserkész« vitorlázógép első startja a Hármashatárhegyen gróf Teleki Pál miniszterelnök és felesége jelenlétében.

KÉPEK A CSERKÉSZREPÜLŐK GÉPAVATÁSÁRÓL



Gróf Teleki Pálné felavatja az egyik új vitorlázógépet. Jobbra Ulbrich Hugó, a Cserkészrepülők elnöke és Dékány András író áll.


Gróf Teleki Pál a cserkészvezetőkkel.



A »Sirály« a beosztott cserkészrepülőkkel.


A tb. főcserkész és neje az avatáson.



Molotov orosz kormányelnök látogatása Berlinben.



Antonescu tábornok Rómában Mussolini társaságában elhagyja a Termini-pályaudvart.

KÉPES HÍRADÓ



Líbiai csapatok.



A Hitler-Jugend Budapesten.



Az olasz csapatok sok görög foglyot ejtettek.



Serrano Sunner spanyol miniszter Rómába érkezik.

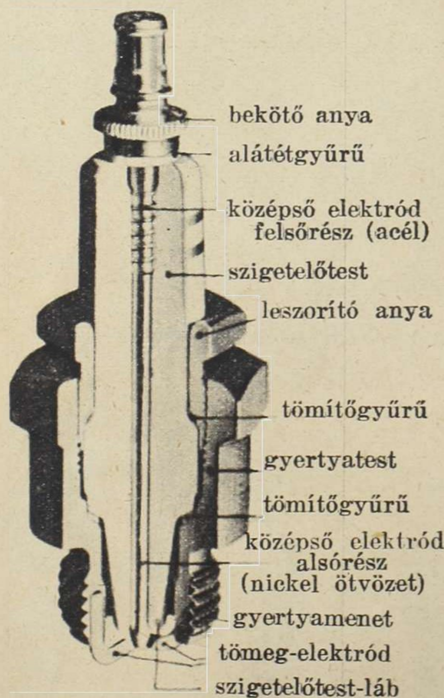
A GYUJTÓGYERTYA HŐÉRTÉKE

Írja: Karvai Prugberger Viktor főmérnök

Gyakran lehet olvasni és hallani, hogy a benzinmotor kifogástalan üzemének biztosítása céljából a *helyes hőértékű* gyujtógyertyát kell használni az egyes motortípusokban. Minthogy a motortechnikában ez a kérdés — különösen az utóbbi időben használatos nagy literteljesitményekre való tekintettel — nagyon is fontos lett, nem lesz érdektelen vele behatóbban foglalkozni.

Ismeretes, hogy a gyujtógyertya kifogástalan működéséhez elengedhetetlen, hogy az üzemközben el ne *piszkolódjék* és egyes részei izzásba ne jöjjenek, aminek következményeképpen az úgynevezett *izzógyujtás* szokott fellépni. Nézzük, mi okozza e két jelenség bekövetkezését.

A gyujtógyertya *elpiszkolódására* akkor kerül sor, ha a gyertya hőmérséklete üzemközben bizonyos határon alul marad. Alacsony hőmérséklet esetén a szigetelőtestre, illetőleg ennek legalsó részére — a lábra — és az elektródokra különösen bőséges olajozás esetén — az egyik motornál erősebben, a másiknál kisebb mértékben — az olaj elégéséből származó égéstermékek (olajkoksz, korom) rakódnak le. Ezen égéstermékek a szigetelőtest-lábra és az elektródokra lerakódva, ezeket a helyeket hosszabb-rövidebb időn belül az elektromos áramot jól vezető réteggel vonják be. Ennek bekövetkezésével a magas feszültségü áram nem az elektródok közötti szikraközön ugrik át, hanem elkerülve ezt az utat, az elektródokra és a szigetelőtestre lerakódott vezetőrétegen át jut a gyertyatesthez (A gyertya szerkezeti felépítését és az egyes részek elnevezést lásd az 1. sz. ábrán!) Ez azt jelenti, hogy a gyertya kihagy, az összesürített gázkeverék nem gyullad meg, a henger nem dolgozik és a motor teljesítménye csökken.



1. sz. ábra.

A gyertya elpiszkolódását és az ezzel járó következményeket el lehet kerülni, ha a szigetelőtest hengerfej felőli vége és az elektródok a motor normális üzemében olyan hőmérsékletűek, hogy a rájuk rakodó és az olajtól eredő égéstermékek a lerakódás után azonnal leégnek. E lerakódások elégetéséhez szükséges hőmérséklet — amelynek nagysága 450—500° C. körül van — a gyertya *öntisztítási hőmérsékletének* nevezzük.

Az olajból eredő lerakódásokat — az elpiszkolódások bekövetkezését — nem lehet természetesen a gyertya rovására írni, ha a dugattyúgyűrűk kopottak, a henger futófelülete ovális, vagy valamely más rendellenesség következtében a megengedettnél nagyobb mennyiségü olaj jut a robbanó térbe.

A másik káros jelenség lényegében nem más, mint egyes, a robbanó térben levő alkatrészek oly erős felmelegedése, izzásba jövetele, hogy azok a keveréket a sürítő ütem kezdetén, vagy — ami még rosszabb — már a szívás alatt, tehát túl korán, meggyujtják és így a robbanó térbe jutott tüzelőanyag tetemes része munkavégzés nélkül ég el. Ezt a jelenséget *izzógyujtásnak* hivjuk, azt a hőfokot pedig, amelynél a robbanó térben levő alkatrészek izzásba jönnek, *izzógyujtási hőfok*-nak. Ennek nagysága kb. 9000° C. szokott lenni.

A hengerfejben leginkább izzásba jöhetnek a szeleptányér, a hengertest és a hengerfej között lévő esetleges fém tömítések és különösen a robbanó térbe belenyuló gyujtógyertya alkatrészek, mint a szigetelőtest-láb, elektródok. Izzógyujtást szokott előidézni nagyon gyakran a dugattyúra és a gyertya-alkatrészekre lerakódott olajkoksz és korom, amennyiben ezek nagyon könnyen és nagyon gyorsan jönnek izzásba.

A gyertya üzemére tehát két hőmérséklet jellemző, az *öntisztítási hőfok* (kb. 500° C.) és az *izzógyujtási hőfok* (kb 900° C.). A gyertya akkor dolgozik jól, ha üzemi hőmérséklete e két hőfokhatár közé esik, azaz 500° C. alá nem hűl le és hőmérséklete 900° C fölé nem emelkedik. Az 500° C. feletti hőmérséklet biztosítja azt, hogy az olajtól származó és a gyertyára lerakodó égéstermékek a gyertyáról leégnek, a 900° C. alatti hőmérséklet esetén pedig nem kell korai gyujtástól tartani.

A *hőérték* ezekután tulajdonképpen nem más, mint a gyujtógyertya ellenállóképessége az izzásból eredő korai gyujtással szemben. A hőértéket, vagyis a gyertyáknak a korai gyujtással szemben tanusított viselkedését a gyárak számmal jelzik. A nagyobb hőérték-számú — nagyobb hőértékű — gyertya magasabb hőfokot bír el, nehezebben melegszik, nehezebben jön izzásba, de ezzel szemben könnyebben piszkolódik esetleg el, éppen a nehezebben történő felmelegedése miatt. Az alacsonyabb hőérték-számú — alacsonyabb hőértékű — gyujtógyertyánál ez éppen fordítva áll, könnyebben melegszik fel, de ezzel szemben esetleg nehezebben piszkolódik el.

Ha egy tetszőleges gyertya valamely motortípusba beszerelve itt gyakori korai gyujtást okoz, de nem piszkolódik el, ez azt jelenti, hogy a szóbanforgó gyertya e motortípushoz hőérték szempontjából nem felel meg, ahhoz alacsony hőértékű. Ha ugyanez a gyertya egy másik motorban nem okoz ugyan korai gyujtásokat, de ezzel szemben hamar elpiszkolódik, a gyertya ez utóbbi motortípusnak sem felel meg hőérték szempontjából, mert ehhez hőértéke magas. Ha egy harmadik motortípusnál a gyertya sem korai gyujtást nem okoz, sem el nem piszkolódik, mondhatjuk azt, hogy e harmadik motortípusban a helyes hőértékű gyujtógyertyát használtuk.

Valamely motorba beszerelt gyujtógyertyáról tehát akkor mondhatjuk el, hogy a *helyes hőértékkel* rendelkezik, ha két üzemi feltételt elégít ki és pedig sem el nem piszkolódik, sem korai gyujtást nem okoz.

A hőérték a gyertyák minőségére felvilágosítást nem ad, hanem azok üzemi szempontból való viselkedésének összehasonlítására szolgál és ezzel megkönnyíti egy bizonyos motortípusba a legmegfelelőbb gyertya kiválasztását.

A gyujtógyertya helyes kiválasztásának elve a következő:

ha a gyertya hamar elpiszkolódik, akkor ugyanolyan méretű, de kisebb hőértékű —,

ha a gyertya gyakori korai gyujtást okoz, akkor ugyanolyan méretű, de magasabb hőértékű

gyertyát kell a motorba szerelni.

Ezekután magától vetődik fel az a kérdés, hogy mitől függ a gyertya hőértéke, azaz hogyan kell azt elkészíteni, hogy magas, vagy alacsony hőértékű legyen.

Nézzük először a magas hőértékű gyertyát, amelynek nagy hőmérsékleteket kell elbírnia anélkül, hogy valamely része is izzásba jönne. Ennek a követelménynek a gyertya csak úgy tud megfelelni, ha nem torlódik benne össze sok melegmennyiség, vagyis ha erős meleghatásnak lesz kitéve, a felvett meleget gyorsan tudja továbbitani a környezetének, azaz a kellő mértékű melegelvezetéséről gondoskodás történik.

Ennek a feltételnek kielégítésére a gyertyát úgy kell kialakítani, hogy a könnyen izzásba jövő részek ne legyenek az égési folyamat alkalmával keletkező nagy hőhatásnak erősen kitéve. Ennek elérése céljából nem szabad a szigetelőtest-lábnak, a középső elektródnak és a tömegelektródoknak mélyen a robbanó térbe belenyúlniok; a gyertyatest alsó részén levő kúpos furat, amelyben a szigetelőtest alsó része foglal helyet, a lehetőség szerint szűk le-

gyen, hogy a felmelegedett szigetelőtestről a meleg sugárzás révén könynyen a gyertyatesthez kerüljön és ebből vezetés útján a motortestbe.

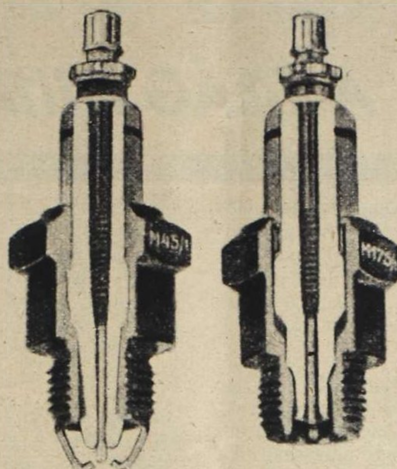
Ezek szerint azok a gyertyatípusok, amelyeknek középső elektródja, tömegelektródjai és szigetelőtest-lába a gyertyatestben mélyebb elrendezésű és amelyeknél a gyertyatest alsó furata szűkebb, általában magas hőértéküek.

A magas hőértéket e konstrukciós kialakításon kívül természetesen erősen befolyásolja a megfelelően kiválasztott anyag is, amellyel a kellő melegelvezetést biztosítani tudjuk. Minél nagyobb hőértéket kívánunk meg, annál gondosabban kell ügyelni a kellő melegelvezetésre, hogy megakadályozzuk a gyertya valamely részének izzásba jövetelét. A melegelvezetésről természetesen csak addig a fokig kell gondoskodni, hogy a gyertya üzemi hőfoka azért az *öntisztítási hőfok*-on felül maradjon, mert különben a reá rakódott korom stb. nem ég le róla és a gyertya kihagyással fog dolgozni.

Általában a gyertya hőértékét a helyes geometriai kialakítás és a kiválasztott anyag együttesen határozzák meg és e tényezők változtatásának megfelelően változtatható a hőérték egyébként azonos méretek mellett.

Az alacsony hőértékű gyertya az égési folyamat alatt korántsem szenved olyan nagyságú termikus igénybevételt, hogy túlságosan felmelegednék és egyes részeinek izzásba jövetelétől kellene tartani. Inkább az a lehetőség áll fent, hogy üzemközben még az öntisztítási hőfokot sem éri el a gyertya és ebből eredőleg üzemzavarok lépnek fel. Minthogy az alacsony hőértékű gyertya termikus igénybevétele kicsi, elkészítésénél arra kell ügyelni, hogy az öntisztítási hőfokot okvetlenül elérje. Ennek érdekében konstrukciós kivitelénél mintegy elő kell mozdítani bizonyos mértékben a melegtorlódásokat, aminek révén a gyertya üzemközben a kellő hőmérsékleten marad.

A gyertya felmelegedését úgy érhetjük el a legkönnyebben, ha nem történik túlságos mértékű melegelvezetésről gondoskodás és a gyertya kényesebb részeit intenzívebb hőhatásnak tesszük ki. Ez a magyarázata annak, hogy az alacsony hőértékű gyertyánál a szigetelőtest-láb, a középső elektród és a tömegelektródok mélyebben nyúlnak bele a robbanó térbe és így közvetlenebb érintkezésben vannak az égési folyamat alatt az égő gázkeverékkel.



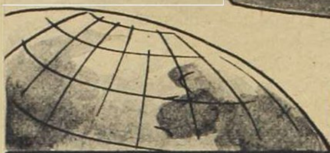
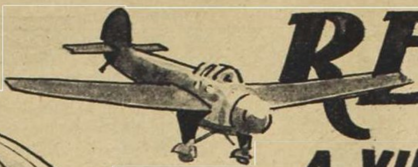
2. sz. ábra.

Végeredményben azok a gyujtógyertyák, amelyeknél a gyertyatest alsó furata tágasabb, a szigetelőtest-láb és az elektródok a gyertyatestből jobban kiállnak és amelyeknél mind a szerkezeti kialakítás, mind az anyag kiválasztása szempontjából nem kell olyan nagy súlyt helyezni a melegelvezetésre, általában az alacsony hőértékű gyujtógyertyák csoportjába tartoznak.

A 2. sz. ábrán világosan láthatjuk az alacsony és magas hőértékű gyujtógyertya között a különbséget kialakítás szempontjából. A jobboldali gyertya a magas hőértékű, a baloldali az alacsony hőértékű. Látható, hogy a baloldali gyertyánál a hőhatásnak kitett részek felülete — az úgynevezett *hevített felület* — lényegesen nagyobb, mint a jobboldali gyertyánál. Ennek megfelelően az alacsony hőértékű gyertya elektródjai és szigetelőtest-lába mélyen nyúlik a robbanó térbe, míg a magas hőértékűnél ezek egészen védetten a gyertyatest belsejében foglalnak helyet.

A gyertya hőértéke kapcsán a teljesség kedvéért megemlítem még a gyertya *melegterhelésének* fogalmát is. A gyertya melegterhelése alatt azt a hányadost értjük, amelynek számlálójában a motor *fajlagos teljesítménye* (literteljesítménye), nevezőjében pedig a szigetelőtest-lábnak és az elektródoknak *hevített* (tehát a robbanó térbe benyúló) *cm²-ben vett felülete* van. Kis literteljesítményű motorban nagy hevített felületű, nagy literteljesítményű motorban pedig kis hevített felületű gyertyát kell alkalmazni.

Az alacsony hőértékű gyertya a számára megfelelő motorban éppen olyan hőmérsékleti határok között kell, hogy dolgozzék, mint a magas hőértékű a neki megfelelő motorban. Ennek így is kell lenni már azért is, mert az izzógyujtási hőmérséklet (900° C.) és az öntisztítási hőmérséklet (500° C.) mindkét gyertyára ugyanaz. Mivel azonban a gyertya melegterhelése a kis literteljesítményű motornál kisebb, mint a nagyobb literteljesítmény esetén, ezért a gyertya hevített felülete kisebb literteljesítmények mellett nagyobb, nagyobb literteljesítmények mellett kisebb kell hogy legyen, hogy a gyertya üzemközben olyan hőmérsékleti határok között maradjon, amely hőmérséklet biztosítja az öntisztítást anélkül, hogy izzásból eredő gyujtások lépnének fel. A gyertya melegterhelésének fogalma tehát ugyanarra az eredményre vezetett, mint amelyre már az előzőkben tárgyaltak vezettek.

REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGIPOLITIKA

Előléptetések a német légierőknél. November 1-én repülő-tábornokká lépett elő: Wenninger altábornagy, a volt londoni légügyi attasé; altábornaggyá: Weigand, Cranz, Ritter, Sizurg, Musshoff, Mahncke, Ritter von Mann. Edler von Tiechler. Lech. Bruch, Kolb és Hermann; tábornokká: Wagner, Becker, Scheurlen, Weese, Thym, Kuttig, Mensch, Teschner, Dörffler, Wilck, Freiherr v. Wangenheim, Lorenz, Stein, Homburg, von Tippelskirch, Siesz és Kammhuber; ezenkívül kilenc alezredes érte el az ezredesi rendfokozatot.

✱

Előléptetések az olasz légierőknél. Altábornagyok lettek: Gino Sozzani, Arnaldo Sabatini, Umberto Cappa, Aldo Urbani, Ugo Delfino Pesce és Arturo Monaco; tábornokok lettek: Francesco Gambini, Giuseppe Goeta és Aldo Guglielmetti.

✱

Előléptetések az angol légierőknél. Tábornagy lett: Sir P. H. Playrfair altábornagy. Altábornagyok lettek: Ronald Graham, A. D. Cunningham, F. P. Don, F. G. D. Hards és C. W. Nutting.

Gama, francia repülő dandártábornokot, a nyugatafrikai francia légierő parancsnokát, Dakar védelméért a Becsületrend tiszti nagykeresztjével tüntették ki.

✱

Az angol légierők volt generalisszimusza: Sir Cyril L. N. Newall, akit Újzéland főkormányzójává neveztek ki, az angol királytól megkapta az Order of Meritet, a legmagasabb érdemrendek egyikét, amelyet Nagy-Britanniában csak huszonnégyen viselnek.

✱

Személyi változások a brit légierőknél. A légierők vezérkari főnökének helyettese eddig Sir Richard E. C. Peirse tábornagy volt, aki átvette a jelenlegi vezérkari főnök régi beosztását: a bombázó erők parancsnokságát. Peirse helyére most Sir Wilfred R. Freeman tábornagy lépett, aki eddig a legfelsőbb légügyi tanácsban gyártási és iparfejlesztési ügyekkel foglalkozott. Állása lord Beaverbrook repülőiparügyi minisztériumának megalakulásával feleslegessé vált.

A Garrod tábornagy vezetése alatt álló kiképzési ügyek főparancsnokságát átszervezték. A harckiképző csoport élére A. J. Capel tábornok, az elemi repülőkiképzés élére A. H. Orlebar tábornok került, míg a műszaki kiképzés vezetője M. Thomas ezredes lett.

✱

Balbo tábornagy özvegyét kinevezték a repülő hadiözvegyek és árvák nemzeti szövetségének elnöknőjévé.

✱

A spanyol Caudillo magas kitüntetést küldött Pricolo tábornok, olasz légügyi miniszternek, továbbá Valle, Ilari, Urbani, Chiappelli és Pasquali tábornokoknak.

✱

Az olasz légierők elosztása. A légierők élén Francesco Pricolo tábornok, vezérkari főnök áll. Helyettese: Giuseppe Santoro tábornok. Az I. hadsereg Rino Corso Fougier tábornok vezetése alatt először a franciák ellen harcolt, később pedig francia megszállt területre repült át, ahonnan részt vesz az angol szigetország ellen intézett támadásokban. A II. hadsereg harcterülete Szicilia, Málta és a Földközi tenger középső része. Parancsnok: Gennaro Tedeschini Lalli tábornok. A III. hadsereg, melynek parancsnoka Mario Ajmone Cat tábornok, az olasz-francia háború idején a franciák ellen harcolt. A 4. körzetparancsnokság hatásköre az Adriai és Joni tengerek támaszpontjaira terjednek ki. Parancsnok: Eraldo Ilari. A szardíniai repülőalakulatok régebben Korzika és Francia-Észak-Afrika ellen harcoltak, most pedig Gibraltár ellen. A csoport parancsnoka: Ottorino Vespignani tábornok. Az V. hadsereg harcterülete Libiára és a Földközi tenger délkeleti részére terjed ki. Parancsnok: Felice Porra tábornok. Az Aegei-tenger, valamint a Földközi tenger keleti része ellen Umberto Cappa tábornok csoportja harcol, míg az albániai olasz légierőket a görögök ellen Feruccio Ranza tábornok vezényli. Olasz Kelet-Afrikában az Angol- és Francia-Szomáliföld ellen, továbbá Kenia, Szudán, Aden, a Vörös-tenger és az Indiai óceán vidékén Pietro Pinna tábornok repülőgépei nyugtalanítják az ellenséget. A különleges légi szolgálat vezetését Aurelio Liotta tábornokra bízták.

A magasabb repülőparancsnokok közül említést érdemel



Gennaro Tedeschini Lalli tábornok, az olasz légierők egyik vezetője.



Rino Corso Fougier olasz repülőtábornok vezérkarával.

még Mario Bernasconi tábornok, aki a légierők vezérkari főnökségén a műszaki szolgálat legfelsőbb vezetője. A felsoroltak valamennyien háromcsillagos tábornokok.

*

Olaszországban a különleges légiszolgálat repülőgépeiül főleg a légiforgalmi gépeket vették igénybe. Ezek a gépek a csapat- és fegyverszállításon kívül egy sereg közszükségleti cikket és egyéb szállítmányokat visznek a harcoló seregnek. Tevékenységük első 100 napja alatt elszállítottak: 19.185 embert és 1,400.000 kg árut; ebben 70.000 kg repülőgépalkatrészt, 211.000 kg fegyvert és lőszert, 49.000 kg rádiófelszerelést, 444.000 kg csomagot, 416.000 kg postát és 123.000 kg különféle egyéb cikket.

A különleges légi szolgálat a leghasznosabb összekötő eszköz az anyaország és az olasz birodalom távoleső részei között.

*

A Corpo Aereo Italiano (C. A. I.): az észak-francia partokról Anglia ellen harcoló olasz légihadsereg bombázó, vadász és felderítő repülőgépekkel van felszerelve. Míg a gépek légiúton kerültek Itáliából Franciaországba, addig a tartalékalkatrészeket és egyéb földi felszerelési cikkeket földi úton szállították el. A szállítmány többezer vasúti kocsit vett igénybe.

*

Görögország légierői. A görög repülés élén 1929. óta légügyi minisztérium áll. A légügyi miniszter ezidőszerint Metaxas miniszterelnök. Államtitkára: Oikonomakos tábornok. A hadirepülőgépek létszáma: 200—400. Újabb géptípusaik a következők: PZL 24, Gloster Gladiator, Avro Anson, Potez 63 és néhány német vizirepülőgép. A régebbi gépállomány francia és angol típusokból áll. Repülőipara jelentéktelen.

A kiképzés terén az angol oktatók az utóbbi időben nagy erőfeszítéseket tettek a görög légierőknél.

Olasz források szerint 60 repülőtér áll rendelkezésre Görögországban, a szükségleszállóhelyeken kívül. A krétai Dandia, mint angol légi támaszpont, a Földközi tenger keleti részében nagy szerepet játszik.

A háború kitörésekor Görögország négy légvédelmi körzetre oszlott. A légvédelmi ütegek száma 29.

*

Az Egyesült Államok légi és tengerészeti támaszpontjai az Atlanti- és a Csendes-óceánon. Az Egyesült Államok kormánya eddig Angliával, Mexikóval és Ecuadorral kötött egyezményt az Atlanti-óceánon és a Csendes-óceán partján létesítendő légi és tengeri támaszpontok tárgyában.

Az egyezmény értelmében Amerika mind kelet, mind nyugat felé igyekszik kitolni előőrseit az óceán felé, hogy a meglepetésekkel szemben biztosítsa magát és stratégiai helyzetét kedvezőbbé tegye.

A keleti oldalon az Angliával kötött megállapodás értelmében a következő pontokat építi ki a légi és a tengeri haderő számára:

Északkeleten *Újfundlandot*. Ez biztosítja számára az északkeleti ipari terület védelmét. Keleten a *Bermuda*-szigeteket, amelyek központias fekvésüknél fogva kulcshelyzetet foglalnak el az Atlanti óceánon. Délkeleten a *Nagy-* és a *Kis-Antillák* kapcsolódnak be a védelmi övbe; az itt létesítendő támpontok a Karibdi-tengert (Észak- és Dél-Amerika között) kelet felől valósággal elreteszelik és az Unió beltengerévé avatják. *Jamaika* valamikor a Nyugat-India felé irányuló angol kereskedelem középpontja és katonai támaszpontja volt. Ma már az amerikai érdekek védelmében áll. Ettől északra a *Bahama*-szigeteken, délre pedig a Kis-Antillákon, nevezetesen *Antigua-, St. Lucia-* és *Trinidad*-szigetén, továbbá Brit-Guayanában vetették meg lábukat az Egyesült Államok, hogy légi és tengerészeti támaszpontjaik megvédjék a Panama-csatorna keleti bejáratát és biztosítsák dél felől az Unió területi integritását.

A nyugati oldalon, a Csendes-óceánban Amerika már régebben kiépítette védelmi rendszerének pilléreit: a Hawai-szigeteken Pearl Harbourt, ettől nyugatra a Wake-szigetet, majd még tovább nyugatra a Guam-szigetet, végül a Fülöp-szigetek középpontját: Manilát. A felsorolt pontok egy óriási híd lábai, amelyek mintegy 12.000 km mélyre nyúlnak be a Csendes-óceán japán és angol életterébe. Ennek az útőrnek az amerikai szárazföldre támaszkodó hídfőjét kívánja kiszélesíteni a Mexikóval kötött egyezmény, amely légi és tengeri támaszpontok létesítése céljából átengedi az Egyesült Államoknak a Mexikó nyugati partjai előtt végignyúló Alsó-Kalifornia néhány fontosabb pontját, köztük Socorrót, valamint a Dél-Mexikóban fekvő Acapulcót.

Galapagos-szigetét, amely a délamerikai kontinenstől az Egyenlítő mentén, mintegy ezer kilométerre nyugatra fekszik s így a Csendes-óceánon éppoly kulcshelyzetet foglal el, mint a Bermudák az Atlanti óceánon, az Ecuadorral kötött megegyezés alapján szintén igénybe veszi Amerika.

A többi délamerikai állammal még nem zárták le a tárgyalásokat, de a spanyol kormány máris tiltakozott az ellen, hogy az Egyesült Államok életterüket a latin-amerikai államokra is kiterjesszék.

Az új támaszpontok létesítése Amerika új védelmi rendszerének alapját alkotja s ennek az a kormánytörekvés ad értelmet, hogy az Egyesült Államokat a világ első légihatalmává tegye.



New-York egyik repülőtere.

KATONAI REPÜLÉS

Boyd angol altábornagy, aki Szicíliában légiharc közben az olaszok fogságába került, november közepéig az angol léggömbgát-parancsnok tisztét viselte és éppen új szolgálati helyének elfoglalására készült a Közel-Keletre, amikor Wellington-gépét az olasz vadászok tűz alá vették és leszállásra kényszerítették. A lapok szerint a közelkeleti légierők helyettes parancsnokául volt kiszemelve.

Awer Tudor Boyd altábornagy a brit légierők legfiatalabb tábornokai közé tartozott, akire a háború alatt nagy jövő várt. Az angol altábornagyot több magyar repülő személyesen is ismerte.

Római jelentés szerint Boyd fontos katonai terveket vitt magával, amelyeket bizonyára nem volt módjában megsemmisíteni, mert azok olasz kézre kerültek. Habár valószínű, hogy az angolok ezek után haditerveiket megváltoztatták, az iratok mégis értékes adatokat tartalmaznak a közelkeleti brit légihaderőre nézve.

Boyd altábornagyot az olaszok a hadifogságban rangjához méltó bánásmódban részesítik.

*

Blount angol repülő-altábornagy repülő-halált halt. Egyesek szerint leszállás közben a repülőtéren történt vele szerencsétlenség, míg más verzió szerint légiütközetben halt hősi halált. Régebben a franciaországi angol légihadseregnél töltött be vezető állást és repülő körökben nagy tekintélynek örvendett.

*

A moszuli (mezopotámiai) kőolajtermelést az olaszok repülő támadásai következtében beszüntették. A Kirkuk—haifai csővezetéket a sok rongálás következtében már régebben használaton kívül helyezték s a haifai finomítók nagy része a bombatámadások hatása alatt szintén megsemmisült.

*

A coventryi és birminghami légitámadások következtében az angolok elhatározták, hogy a hadiipart az eddiginél még nagyobb mértékben decentralizálják.

*

Új repülőiskolák Szovjetoroszországban. A népbiztosok tanácsának rendeletére a Szovjetunió húsz nagyobb városában új katonai pilóta iskolákat létesítenek.

*

Amerikai repülőgépszállítmány Kínának. Manilán és Rangoonon át ötvenhárom amerikai repülőgép érkezik Kínába vízi úton. A Sziámnak szóló tíz bombázó-repülőgépet a Fülöp-szigetek kormánybiztosa lefoglalta.

*

A francia légierők csökkentése miatt az önkéntes belépéseket a légierők kötelékébe, valamint a szolgálati idő meghosszabbítását a továbbiakig beszüntették. A csökkentett létszám mellett a személyzet teljes.

LÉGIFORGALOM

A japán kormány a légiforgalmat olyan irányban fejleszti, hogy az anyaország és a Csendes-óceánban lévő valamennyi japán sziget között megteremtse a légi összeköttetést.

Húszszemélyes, négymótoros Kawanishi-típusú vízi repülőgépeket, valamint Mitsubishi-típusú kétmótoros gépeket használnak.

A német Lufthansa beszüntette a Szófia—szalonikii és Szófia—isztanbuli légijáratokat. Helyettük Bukarest és Szófia között indít új légijáratokat.

✶

A Régie Air Afrique igazgatója: Dagnoux ezredes a háború folyamán légiharcban elesett. Az Air France igazgatótanácsának tagja: Jean Schneider százados Arra fölött légiütközetbe került. Gépe kigyulladt, ő súlyos égési sebeket szenvedett, gépéből ennek ellenére kiugrott és ejtőernyője szárnyán, meg némi gyaloglással, elérte a dunkirchheni francia arcvonalat. Jelenleg a fegyverszüneti bizottságnál teljesít szolgálatot.

✶

Légikikötők, ha versengenek. Két légikikötője van Newyorknak: a régi Newarkban, az új North Beachben (La Guardia Field). A két légikikötő között nagy volt a versengés. Newarkot végül is megölte a konkurrencia: bezárta kapuit. A newarki községtanács nem nyugodott bele a dolgok ilyetén fordulatába és a község tehetősebb polgárai és vállalatai 100.000 dollárt adtak össze a forgalomból kiszorult közforgalmi repülőtér újbóli üzembehelyezésére. A newjerseyi Standard Oil egyedül 10.000 dollárt áldozott.

✶

Howard Hughes amerikai sportférfiú és iparmágnás halmozza az amerikai légiforgalmi részvénytársaságok papírjait. Ezidőszerint 359.350 darab légiforgalmi részvény tulajdonosa és egyúttal az amerikai légiforgalom legfőbb részvényese.

✶

Csendélet a távolkeleti légiforgalomban. Október 30-án egy japán vadászgép a Csungkiang — Hongkong — Kungming-vonalon lelőtte a kínai—amerikai légiforgalmi társaság egyik Douglas DC-2 gépét. Az amerikai személyzet és 10 utas szörnyet halt.

Az eset hasonló ahhoz, amikor augusztusban ugyancsak egy japán vadászgép Indokína fölött lőtte le az Air France-nak azt a forgalmi gépét, amely Lacaze főpilóta vezetése mellett egy *japán-francia* egyeztetőbizottságot szállított a rízsmezők birodalmába.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK

Almásy László és Ráthonyi János előadásai. A BSE repülő-szakosztályában Ráthonyi János hírlapíró »Első magyar repülők Rákoson« címmel, Almásy László Ede, az ismert Afrika-kutató pedig »Sivatagkutató repüléseim« címmel november 20-án előadást tartott.

Megszüntetik a francia repülőipar nacionalizálását. A francia népfront uralma idején Pierre Cot légügyi miniszter a repülőipart államosította. A háború kitörésekor a repülőgépgyárak hat csoportot, a repülő-mótorgyárak pedig egy csoportot alkottak. A repülő-mótorgyárak egy

része mentesült az államosítás alól.

A francia ipari és gazdasági élet átszervezésével az ipari csoportok felbomlanak és a magánérdekeltségek ismét elfoglalják helyüket azokban az üzemekben, amelyek az új rend értelmében továbbfolytatják a repülőgépgyártást.

*

Feloszlik a franciaországi Hispano-Suiza-gyár. A franciaországi Hispano-Suiza-gyár repülőgépmótorokat és repülőgépágyúkat állított elő. Az ő szabadalmát képezi a légcsavartengelyen át tüzelő 20 mm-es gépágyú. A Páris melletti bois-colombesi gyár most felszámolás alatt áll. Tartozásai lényegesen magasabbak, mint követelései s így fennmaradása nincs biztosítva. Az üzem nem tartozik azok közé, amelyeket államosítottak. A franciaországi vállalat felszámolása nem érinti a Spanyolországban működő barcelonai és guadalajarai testvérvállalatokat, sem pedig a genfi Hispano-Suizát, amelyeknek részvényei svájci tulajdonban vannak s amelyek svájci igazgatás alatt állnak.

*

A Gnome & Rhone francia repülőmótorgyár igazgatója: Paul-Louis Weiller francia állampolgárságát elvesztette és ingatlanait ennek alapján a francia állam lefoglalta. Weiller a francia arcvonal összeomlása után Portugáliába menekült, majd visszatért hazájába, amikor a volt légügyi miniszterekkel együtt őt is felelősségre vonták. Jelenleg Guy la Chambre légügyi miniszterrel vizsgálati fogságban ül.

*

A londoni filléres-áruház igazgatója — osztályvezető a repülőiparügyi minisztériumban. Lord Beaverbrook angol repülőiparügyi miniszter szívesen alkalmaz minisztériumában vezető állásokban gyakorlati embereket. A minisztérium felszerelési osztályának élére W. L. Stephensont állította, aki eddig a Woolworth-áruház elnökigazgatója volt. Stephenson ingyen látja el tisztét a repülőiparügyi minisztériumban.

*

A Rheinmetall Borsig német részvénytársaság, amely a német légierők repülőfegyverzetének előállításával foglalkozik, a mult évben 50 millió márka alaptőke után 7%-os osztalékot, azaz összesen 3.5 millió márkát fizetett ki, mint tiszta nyereséget.

Jugoszlávia repülőmótorgyára: az I. A. M. (Industria Aeroplanskih Motora) tehergépkocsik gyártására is berendezkedett. Az üzem kibővítésében a csehországi Danek-mótorgyár (jelenleg Böhmisch-Mährische Maschinenfabriken A. G.) is résztvett s így közvetve német érdekeltség is helyet foglal a raskovicai mótorgyárban. Érdekes, hogy eddig leginkább az volt az eset, hogy a gépkocsi-mótorokat előállító cégek egészítették ki üzemüket repülőmótorok előállítására, míg az I. A. M.-nél ennek az ellenkezője történt.

*

Douglas-zuhanóbombázó. Az amerikai Douglas-gyár a haditengerészet részére új zuhanóbombázókat gyárt, amelyet a Northrop BT-1 típusból fejlesztett ki. Típusjelzése: Douglas »SBD«. Teljesítményének adatait a nyilvánossággal még nem közölték.

*

Allison repülőmótorok. Az amerikai Allison-repülőmótorok tökéletesítésével 1935 óta foglalkoznak. A cél 1000 lóerős, kis homlokellenállású mótor szerkesztése volt, nagy teljesítményű vadász- és rombolőgépek számára. A típus többszöri javítása után most a V-1710—C 15 jelzésű mótorok kerülnek beépítésre a Curtiss P-40 vadászgépekbe és ugyancsak Allison-mótorokkal szerelik fel a Curtiss P—37, Lockheed P-38, Bell Airacobra, Airacuda és Airabonita nevű rombolókat és együléses vadászokat is.

A 12 hengeres új Allison-mótor teljesítménye 4000 m-en 1090 lóerő. Köbtartalma 28 l; sűrítési viszonya: 6.65. Száraz súlya: 600 kg; lóerősúlya: 0.554 kg/le. Hűtőfolyadéka eltérően a régebbi Allison-mótoroktól: víz. 100-as oktánszámú üzemanyagot fogyaszt, éspedig lóerőóránként 272 gr-ot, amit nem lehet kedvezőnek mondani.

*

Az amerikai repülőgépipar fejlesztése. Az amerikai repülőiparban október 10-én bevezették a 24 órás munkaidőt, vagyis a hármas munkarészleget. Ez a rendszer a háborút viselő államokban már régen gyakorlatban van.

Az angol és az amerikai repülőgépgyártás egységesítésére vegyes bizottságot szerveztek, melynek négy amerikai és tíz angol tagja van. Az egységesítés nemcsak a repülőgép- és mótortípusokra, a különféle gépfelszerelési tárgyakra, hanem a fegyverzetre is kiterjed.

Ezentúl az amerikai gyárak is angol szerkesztésű, mótormeghajtásos géppuskatornyokat gyártanak, jóllehet, az amerikaiaknak saját szerkezeteik is vannak. Az angol és az amerikai légierők között csak annyiban áll fenn együttműködés, hogy az angolok háborús tapasztalataikat az amerikaiak rendelkezésére bocsájtják.

Az Egyesült Államok repülőgép szállítóképességéről a Kereskedelemi Kamara szeptember végén a következőket közölte: havi szállítóképesség 500 repülőgép. Ennek egyharmada bombázó. Az Angliának szóló repülőgépszállítmányok 1941 február—márciusra érik el a havi 1000 darab repülőgépet. A nagyobb amerikai gyárak *napi* teljesítőképessége angol számlára a következő:

Douglas 3 drb kétmótoros »DB-7« típusú könnyű bombázó,

Glenn L. Martin 3 darab kétmótoros »167-W« típusú nehéz bombázó,

Lockheed 3—4 drb kétmótoros »Hudson« típusú távolfelderítő és bombázó.

Curtiss 3 darab egymótoros »P-40« típusú vadászgép.

A géptípusok egységesítése nemcsak papíron, hanem valóságban is megkezdődött. A Consolidated-gyár például egyforma B-24 típusú bombázó vizirepülőgépeket gyárt az angol és az amerikai légierők számára.

Az amerikai iparfejlesztési program teljesen az angol »árnyék«-rendszert vette át. Az állam egyelőre 16 új árnyék-gyárat rendez be. Még nem jutott nyilvánosságra, hogy ezek a gyárak mely anyavállalatok irányítása alá kerülnek. Csupán annyit közölt egy kormánynyilatkozat, hogy Nagybritannia számára 12.000 darab bombázó-repülőgép gyártására kell átvenni a megrendelést.

Amint a világháború alatt is, a gépkocsiiparra támaszkodott az amerikai repülőipar kifejlesztése, éppúgy most is a gépkocsiipar játssza a főszerepet az árnyékipar kifejlesztésénél. Így a General Motors Allison — repülőgépmótorokat és légcsavarokat, Packard Rolls-Royce »Merlin« — repülőmótorokat, Ford Pratt-Whitney kettős »Wasp«-mótorokat, Studebaker pedig a Wrigth repülőmótorok számára egyes alkatrészeket állít elő. Ezenkívül a karosszériaüzemeket szintén megfelelően foglalkoztatja a repülőipar.

Az amerikai hadügyminisztérium október 1-én jelentette be a megegyezést az automobilipar érdekeltségeivel a repülőiparba való belekapcsolódásra. Ennek hatása alatt a munkagépeket gyártó ipart elhalmozzák megrendelésekkel. A munkagépeket szállító gyárak mindent eladtak már, amit 1941 végéig szállítani tudnak. Az állam érdekei mögött a magánérdekek háttérbe szorulnak. Először fog megtörténni 1941-ben, hogy az automobilgyárak új modelleket nem fognak a piacra dobni.

*

A hadikárosultak segélyezése Franciaországban. A kiadott rendelet szerint a hadikárosultak 100.000 frankig a kár 90%-át, 100.000 franktól 1,000.000 frankig pedig a szenvedett kár 90—50%-át kapják meg helyreállítási segélyképpen. A tönkrement bútorzatért nőtlenek 5000, nősök 15.000 frank kártérítést kapnak. Ezenkívül minden gyermek után további 5000 frank jár.

*

Hadikockázat és magánbiztosítás. Németországban a magánbiztosító társaságok kötelezettségeit — élet- és balesetbiztosítás esetén — a hadikockázatra is kiterjesztették. A magánbiztosító társaságoknak azonban csak ott vannak kötelezettségeik, ahol az állam nem kártalanít. A bombázásból és egyéb haditevékenységből folyó anyagi károk kártalanítására a magánbiztosítók kötelezettsége nem terjed ki.

*

Ejtőernyőgyár Ausztráliában. Sydneyben új ejtőernyőgyárat alapítottak. Neve: Turner Parachutes Co. Pty. Ltd.

*

Repülőfőiskola Kanadában. Montrealban repülőfőiskolát alapítottak. Tantárgyak: repülőgépépítés, rádió, navigáció, időjelző szolgálat, légifényképezés, légügyi közigazgatás.

Csillagászati számok jelentek meg az amerikai repülőgépgyárakban megrendelt és más eddig le nem szállított repülőgépek értékéről. A még eddig teljesítetlen megrendelések összegét itt adjuk:

Douglas .. 400 millió dollár (a legnagyobb megrendelés, amit valaha amerikai repülőgépgyár kapott.
Consolidated 300 millió dollár
North American .... 225 „ „
Northrop .. 20 „ „
Beech .... 22 „ „
Cessna .. 11 „ „
Ryan .... 10 „ „

A felsorolásban néhány nagy vállalat nem szerepel s így a számadatok nem hű képet, hanem csak izelítőt adnak az amerikai repülőiparban folyó erőfeszítések méreteiről. A felsorolt pénzösszegek mintegy 10—15.000 hadi repülőgép árát jelentik.



A villám-flotta

REGÉNY IRTA GÁTHI-GRAF ERNŐ

(3)

— De felügyelő úr, szoktam én hazudni?

— Jó, jó, ismerlek — legyintett mosolyogva a detektívfelügyelő. — Hazudni nem hazudsz, te ártatlan virág, de lopni, azt igen, mit?

— Két százasért... — vonta meg vállát a legény, mintha csak azt mondta volna: miért ne.

A detektívek tovább faggatták:

— Hogy kaptad a megbízást? Miért loptad vissza azokat a rajzokat?

— Ezt is az az úr kívánta. Azt mondta, csak azokat a rajzokat kell ellopni. Előre megbeszéltük, hogy két napon belül visszalopom.

— És a ruhák, cipők?

— Az nem volt benn az alkuban, felügyelő úr! Azt magamtól csináltam. Gondoltam, ha már ott vagyok, kár otthagyni a ruhákat is, na nem igaz?

A legény öszinteségét alig lehetett megállni mosoly nélkül.

— Ugy-e, mondtam, hogy így lesz. A megbízó azt hitte, hogy a terveket egy napra el tudja lopatni anélkül, hogy észrevennék. S ha ez a fickó el nem emeli a ruhákat, talán észre sem veszi mérnök úr a betörést.

— Az lehet — ismerte el Gábor. — Csak azt nem értem, miért csak most lopta vissza a terveket.

— Az ám, a megbízás úgy szólt, hogy két napon belül vissza kell csempészni a rajzokat. Miért csak tegnap vitted vissza? — kérdezte a detektív.

— Nem értem rá... Vidéken voltam a bátyámnál... — mondta a legény bizonytalanul.

— Vagy Pestszenterzsébeten a betörésnél! — szegezte rá tekintetét a detektívfelügyelő. A legény láthatólag idegesebb lett és zavartan hebegte:

— Nem, igazán nem, én vidéken voltam, izé Szentendrén a testvéremnél... Én nem is tudtam, hogy Pestszenterzsébeten betörtek a Schwarzhoz...

— Pedig alighanem igen — szólalt meg a sarokból a mérnök, aki éppen ruháit nézegette, — mert itt több olyan holmit látok, ami nem az enyém.

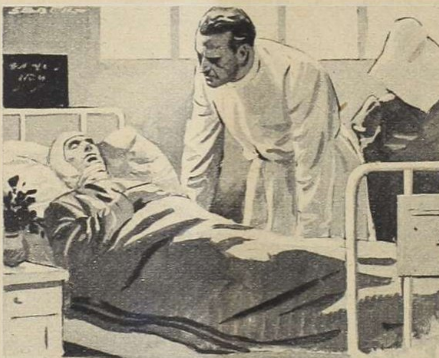
— Azonkívül én nem is mondtam, hogy Schwarzhoz törtek be — mondta a felügyelő, — tehát mégis csak tudtál róla. No de erről még majd beszélgetünk.

Még egy darabig faggatták a legényt a megbízóra vonatkozóan. De az utcán, illetve egy kapualjban adta át néki a rajzokat és ugyanott kapta is vissza. Hogy hol lakik, mi a neve megbízójának, nem tudta. Az adott személyleírás azonban hasonlított ahhoz, amit a takarítónőtől kaptak. Ez ugyan vékony kis szál volt, de mégis csak értékes ott, ahol más nem akadt. S ők reménykedtek, hogy elég erős lesz ahhoz, hogy elvezesse őket az igazi tettesig.

V. fejezet.

Gábor fehér kórházi ágyon ébredt. Feje irtózatosan zúgott. Szeme előtt fénykarikák ugráltak. Inkább érezte, mint látta, hogy valaki föléje hajol, de hogy ki volt az, nem ismerte. Csak lassan, küszködve tért öntudatra.

— Hogy került ő ide? — kérdezte önmagától, amikor már gondolkodni tudott. — Felelni azonban nem tudott rá. Pedig világosan látta most már, hogy kórházban fekszik. A gyógyszerszekrénynél fehérköpenyes férfi állt, biztosan az orvos. Lábánál meg kedvesnővér imádkozik rózsafüzért mormolva. Lehúnyta megint a szemét és pár percig gondolkozott. Feje azonban nagyon fájt, így inkább megkérdezte:



— Kedves nővér, hol vagyok?

Hangjára az orvos is felfigyelt. Odalépett ágyához és ő felelt a nővér helyett:

— Jó helyen. A Szent Imre-kórházban. Nyugodjon meg, fő, hogy már magához tért.

— Hogy kerültem ide? — kérdezte Gábor halk, erőtlen hangon.

— A mentők hozták be. Az utcán találtak magára. Valaki alighanem leütötte.

Gábor agyában valami kezdett derengeni.

— Igen... tegnap, amikor mentem haza, valaki megtámadott...

— Nem tegnap volt az, hanem már három napja — figyelmeztette az orvos. — Két napig eszméletlenül feküdt.

— Két napig? — csodálkozott a mérnök.

— Igen. Csunya ütés volt. Nem is bírta volna ki mindenki. Szerencsére mérnök úr koponyája erős, igazi magyar koponya.

— S nem keresett senki a két nap alatt? — villant meg a gondolat Gáborban hirtelen. S mialatt megkérdezte, aggódva gondolt a tervekre és a gépre. Vajjon épül-e a gép, beépítették-e a mótort, vagy talán már ki is próbálták? Nem, az nem lehet. Ez az ő feladata. Erre nem vállalkozhatik senki. Az ezredes is megígérte neki...

Gondolataiból az orvos szava rázta fel. Elmondotta, hogy naponta többször is érdeklődött utána Szathmáry ezredes. S meghagyta, hogy ha magához tér, azonnal értesítsék.

— Telefonáljon akkor neki, főorvos úr! — kérte Gábor, ahogy meghallotta a jó hírt.

— Azt megtehetem, de meg kell ígérnie, hogy nem beszél sokat. Még pihennie kell.

Gábor némán bólintott, mintha máris takarékoskodni akarna a szavakkal.

Várni valakire, aki késik, mindig kellemetlen. Különösen a kíváncsi ember türelmetlen. Gábor sem győzte most számolni a perceket. Itéletidőnek tűnt előtte ez a várakozási idő. Közben ezerszer eszébe jutottak a tervek is. Hátha mégis sikerült külföldre csempészni a lemásolt terveket. Igaz, az új mótorral még mindig nagyobb sebességet érnének el, de ki tudja, hátha azoknak is van valami új mótorjuk? Engem is biztosan azért ütöttek le, hogy a gép ne készülhessen el. Mi lesz, ha ők időt nyertek és már valahol készül a gépe? Szörnyű lenne. Annál inkább építették volna itt tovább mások. Talán gondoltak az ezredesék is erre és megtették. — S míg az előbb azért aggódott, hogy más is hozzányúl gépéhez, most már kívánta, hogy így legyen. Izgatottan forgolódott ágyában, sehogy sem találta helyét. A kedvesnővér meg is kérdezte:

— Mi az, baj van? Talán lázas?

— Nem, semmi, csak már szeretnék felkelni... — mondta a mérnök, de azért jól esett néki, amikor a nővér hűvös kezét homlokán érezte.

*

Végre kopogtak az ajtón. Gábor izgatottan figyelt fel. Biztosra vette, hogy Szathmáry lép a szobába. Egész lehangolta, mikor a kémelhárító osztály egyik emberét, egy fiatal hadnagyot ismert fel a belépőben.

— Csakhogy végre magáhoztért! Jó hírt hozok ám! — köszöntötte a hadnagy.

Gábor arca felderült, kérdező tekintettel fordult a hadnagy felé, aki közben leült a nővér helyére. Kérdezni akart valamit, de a hadnagy a szavábavágott:

— Ne, ne is kérdezzen. A főorvos említette, hogy még nem szabad sokat beszélnie. Majd inkább elmondok mindent. A legjobb hírem az, hogy megvan a tervek ellopója.

— Igazán! — buggyant ki Gábor száján az öröm.

— Bizony, elcsíptük — mondta büszkén a hadnagy. — Még hozzá másnap, hogy magát leütötték.

— Ő volt?

— Ismerte?

— Nem. Nem is láttam, ki ütött le. Ahogy az irodából hazamentem, már egész közel voltam a lakásomhoz, amikor valaki mögöttem kiugrott egy kapualjból. Hátra akartam fordulni, hogy megnézzem, mi történt, de abban a pillanatban elsötétült előttem minden. Többre nem emlékszem.

— Jaj, már megint maga beszél — jutott a hadnagy eszébe az orvosi figyelmeztetés — most aztán elég volt. Most én mesélek!

Gábor arcába kezdett visszatérni az élet színe és most már megelégedetten várta a hadnagy szavait.

— Tulajdonképpen Szathmáry ezredes úr maga akarta elmondani az örömhírt, de épp a minisztériumba kellett mennie. Üdvözli magát és azt üzeni, hogy amint jelentést tett a minisztériumnak, azonnal idejön. Addig én tájékoztatom magát az időközben történtekről. Másnap reggel, hogy megtudtuk a maga leütését, azonnal láttuk, hogy az nem véletlen. A határellenőrzést még jobban megszigorítottuk. Délben már jelentették a határról, hogy a D. 21-et lekapcsolták.

— A D. 21-et? Ki az? — csodálkozott a mérnök.

— Persze, maga nem tudja, — mosolygott a hadnagy. — Egyik régi kémgyanusunkat hívjuk így. Határdetektíveink már régóta figyelték. Amikor el akarta hagyni az országot, leszállították a vonatról. Alaposan átkutatták poggyászát, de nem találtak nála semmi gyanusat. Már éppen bosszankodtak a sikertelenségen, amikor egyik kollégámnak megakadt a szeme D. 21. fényképezőgépén. Alaposabban megvizsgálták. A gép üres volt, illetve nem is volt igazi fényképezőgép. Csak egy üres tok. Benne ügyesen el volt rejtve egy tekercs film. Nem közönséges fényképezőgépbe való film, hanem keskeny mozifilmtekercs. Mit magyarázzak sokat? A fickót visszaszállították Pestre s amikor a filmet előhívtuk, kiderült, hogy az egész filmszalagon a maga tervei vannak. Keskenyfilmre vették a terveket és így akarták kicsempészni az országból.

— Érdekes, — csodálkozott Gábor. — Csak azt nem értem, hogy tudta meg, hogy nekem ilyen terveim vannak?

— Ezt is kinyomoztuk már! — legyintett a hadnagy. — Talán maga is rájön majd, ha meglátja fényképét.

A hadnagy táskájából egy fényképet kotort elő. Gábor alaposan szemügyre vette. Középkorú férfit ábrázolt a kép, minden különösebb ismertetőjel nélkül. Semmi jellegzetes arcvonást nem tudott felfedezni rajt Gábor, mégis ismerősnek tűnt.

— Bizonyos, hogy valahol láttam már ezt az embert, de fogalmam sincs, hol — adta vissza a fényképet.

— Talán majd eszébejut még. Ez az ember ugyanis véletlenül ott volt az Első Magyar Repülőgyárban, amikor maga oda benyujtotta a terveit. Helyesebben épp a titkárnő szobájában várakozott, amikor maga a tervekért ment. Kétségtelen, hogy így véletlenül szerzett tudomást a tervek létezéséről. Megismerkedett a titkárnővel és udvarolni kezdett neki. Tőle tudta meg a maga címét is.

— Az lehet, — szólt közbe Gábor — mutassa csak egy kicsit azt a



fényképet... Igen... Most már emlékezem. Ott a titkárnő szobájában nem láttam, mert többen is várakoztak, de világosan tudom, hogy nemrég az egyik mozi előtt találkoztam vele és a titkárnővel. Azóta is többször láttam. Arra lakhatott, amerre én.

— Nem. Csak figyelte magát. Amikor a tervekkel a minisztériumban járt, már állandóan követte. Látta, hogy a tervek a minisztériumban maradnak, majd megfigyelhette, hogy maga naponként bejár hozzánk. Akkor kezdett kutatni a tervek másolata után és akkor járt a maga lakásán. Ő volt az, akiről a takarítónője mesélt. Felismerte, bár akkor álbajuszt és szemüveget viselt. Ravasz róka volt ám. De a betöréssel megjárta.

— A ruhalopással?

— Igen. Nem számított arra, hogy az ipse ruhákat is elemel majd. Azt hitte, hogy a terveket úgy vissza tudja lopatni, hogy észre sem veszi majd mérnök úr. Ez esetben valóban nehezebb feladatunk lett volna.

— Szóval egyenesen szerencse, hogy a fickó saját szakállára is dolgozott.

— Bizony, így van. A tőle kapott személyleírás alapján mi már gyanítani kezdtük, hogy a D. 21. a bűnös. Eddigi gyanus üzelmeit azonban nem tudtuk tisztázni. Most majd azok is megoldódnak.

Gábor megtapogatta bekötözött fejét:

— Csak azt nem tudom, engem miért ütött le.

— Pedig egyszerű a magyarázat — mondta a hadnagy. — Megtudta, hogy a lopást észrevették. Ártalmatlanná akarta tenni tehát magát. Ezért is nem utazott el azonnal. Csak az alkalom késett. Nappal csak követhette, de állandóan jártak az utcán, így, amikor késő este maga egyedül ment haza, nem habozott, hogy cselekedjen.

— Bevallotta?

— Nem. Tagadott, de elárulta magát. Azt hitte ugyanis, hogy ön meghalt. Alibit sem tudott igazolni. Onnan ment egyenesen a pályaudvarra.

Mikor a hadnagy elbúcsúzott, Gábornak volt ideje gondolkodni a történteken. Mi lett volna, ha a tervet sikerül ellopni? Meghiúsult volna minden munkájának eredménye? Vagy talán még ő is gyanúba keveredett volna. S ha az ütés ereje megöli? Ki vette át volna a helyét?

Még gondolni is rossz rá — morogta magában, mert érezte, hogy tagjaiba visszatér az élet, az erő. Szinte szeretett volna már felkelni s rohanni a géphez: dolgozni.

Amikor a kedvesnővér megint bement hozzá és megkérdezte, nincs-e valamire szüksége, Gábor annak is csak így felelt:

— Nincs. Csak szeretnék már felkelni, mert soha nem éreztem jobban, hogy mennyire szép és jó: élni és dolgozni!

VI. FEJEZET.

Gábor türelmetlen beteg volt. Ahogy a kötést leszedték a fejéről, nem lehetett vele bírni. Ha nem vigyáztak volna rá, talán még meg is szökött volna a kórházból. Egyre azt hajtogatta, hogy egészséges. A főorvos azonban nem engedett. Két hétig kellett pihennie. De micsoda két hét volt ez? Az első napokban még megújultak a rosszullétek, ekkor még Gábor is belátta, hogy pihennie kell. De amikor a második héten már teljesen egészségesnek érezte magát, az ezredes is alig bírt vele. Gyakran meglátogatták és mindannyiszor megnyugtatták, hogy a gép várja, most már nem kell sietni vele. Mikor Gábor végre munkához állhatott, mégis úgy esett neki, mintha az elmulasztott heteket egy napon kellene pótolnia. Szerencsére a parancsnokság egyenesen megtiltotta, hogy túlórázzon. A munka azonban így is szépen

haladt, hisz tulajdonképpen már kész volt a gép. A mótor valóban kitűnőnek bizonyult. A fordulatszámot könnyen lehetett tíz százalékkal növelni. Ha a szárnyszerkezet is beváltja a hozzáfűzött reményeket, a gép korszakalkotó fordulatot jelent a repülés történetében.

Minél jobban közeledett a nagy nap, Gábor annál idegesebb lett. Bízott gépében és mégis félt, hogy az álom szertefoszlik. Egyre több beosztott pilóta jött meglátogatni a gépet. Ezek néha kétkedően tekintettek rá, mintha hóbortosnak tartanák. Volt, aki vele lelkesedett, de voltak, akik nem bíztak a szárny merevítésében. Lehetetlennek tartották, hogy a behúzható szárnyrész le ne váljon az első fordulónál. Hiába magyarázta Gábor, hogy a szárny szerkezete olyan, hogy automatikusan merevít, ezek a kétkedők úgy zümmögték körül, mint a darazsak. Nem csipkedték, csak kellemetlenek voltak és zavarták munkájában. Végül Gábor egyszerűen kidobta őket:

— Ide többet be nem teszitek a lábatokat! — kiáltotta tréfásan. — Majd a repülőtéren találkozunk!

— S kanállal szedünk össze! — szólt vissza az egyik.

— Nem, vállaitokra fogtok emelni s ünnepelni fogtok! — mondta határozottan Gábor. Befelé azonban elismerte, hogy ebben maga sem annyira biztos, mint ahogy mondja. Szeretett volna már túllenni rajt.

*

A nap még fel sem bukkant egészen a keleti látóhatáron, a repülőtéren már élénk élet folyt. Mire az ezredes és a katonai szakértők megérkeztek, Gábor már a hangároknál szorgoskodott. Az utolsó éjszakát itt kinn töltötte gépe mellett és már hajnal előtt felkelt, hogy átvizsgáljon mégegyszer mindent. Tegnap ugyan alaposan és aprólékosan felülvizsgálta az utolsó csavart is, de gondolta, az ilyen felszállás előtt sohasem baj, ha óvatos az ember. Abba még nem pusztult bele egyetlen pilóta sem.

— No, rendben van minden? — köszöntött rá az ezredes, amikor a bizottság megérkezett.

— Már akár indulhatnék is! — tört elő Gáborból az izgatottság és megsímogatta az ezüstszürke gépmadár szárnyait.

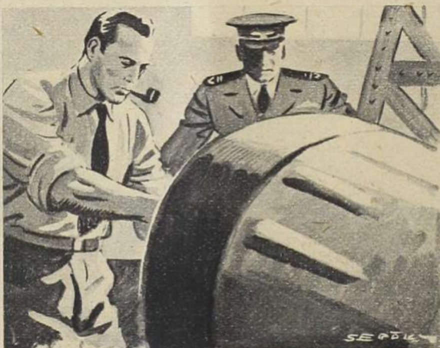
A főszerelő már intett is az embereknek. A gépet kitolták a hangárból a beton kifutóhoz. Ott úgy járták körül a meghívottak, mint valami csodát. Pedig a lustán elterpeszkedő gép külsőre csak a szárnyak furcsa állásával különbözött a megszokott formáktól. Nem is sejtette volna senki idegen, hogy a közönséges gépeknél nagyobb teljesítményre képes. Pedig a szárnyszerkezet és a tökéletesített mótor csak arra vártak, hogy bemutathassák tudásukat. De erre várt itt mindenki.

Az ezredes az érdeklődő szakembereknek elmagyaráztatta mégegyszer, miben áll az új gép jelentősége. Gábornak be kellett mutatni indulás előtt ott a földön, hogy lehet behúzni csaknem a felére a szokottnál talán valamivel szélesebb szárnyakat. Mi tagadás, most már türelmetlen volt Gábor. De látszott, hogy drukkolnak érte a többiek is. A tekintetek úgy símogatták végig a gépet, mintha csak bíztatni akarnák, hogy ne hagyja cserben alkotóját.

Végre megérkezett a Meteorológiai Intézet jelentése. Gábor csak erre várt. A meteorológiának is megörült, mert kedvező szelet jósolt. Ma ugyan nem akart rekordot elérni, inkább csak ki akarta ismerni a levegőben a gépet.

A szerelő már ott állt a légcsavarnál. Gábor intett, hogy kész. Egy lendítés és máris felbúgott a mótor. A szakértők és a pilóták kicsit hátrább húzódtak. Az ezredes mégegyszer megrázta Gábor kezét. Mondott is valamit, de a mótorberregés elnyomta hangját. A kemény, férfias kézfogás azonban szebb biztatás volt minden jókívánságnál.

Gábor elhelyezkedett a pilótaülésben és míg a mótor teljesen bemelegedett, egy fohászt küldött az Ég felé. Még egy búcsúintés a bizottságnak, szerelőknek, majd a következő pillanatban az eddig holtnak látszó gépmadár megmozdult. Szinte



érezni lehetett, mint rántja maga után a légcsavar a gépet.

— Jól »húz« — dünnyögte megelégedetten Gábor, akit valami belső izgalom fűtött. A mótor valóban derekasan dolgozott. Egyenletes ütemben, de mohón válaszolt a legkisebb gázra.

Gábor kedvtelve játszogatott vele, miközben az oldalkormányokat próbálgatta. A gép nagyszerűen válaszolt minden mozdulatára. A csillogó szemű mérnöknek azonban nem volt sokáig türelme ehhez. Szeretett volna már a levegőben lenni. Az ezredes is megkönnyebbülten sóhajtott fel, mikor látta, hogy a gép a betonkifutónál egyenesbe fordul. Az erősebb mótorzúgás jelezte, hogy tulajdonképpen csak most indul a nagy útra.

Gábor nem sajnálta a gázt. S a következő pillanatban jóleső örömmel látta, hogy máris vad iramban vágtat alatta a talaj. Akár már fel is emelkedhetne. Jó lesz ezt megjegyezni. A rekordkísérletnél hasznát veheti a rövid startnak, amelyet máris, mint első előnyt könyvelhet el.

— Isten nevében! — mondta Gábor és lassan meghúzta a magassági kormányt. Minden idegszálával figyelt. De ebben a pillanatban már a levegőben is volt a gép. Eszrevétlenül búcsúzott a földtől. De Gábor megérezte a símább száguldásban, hogy ellépett a földről. Boldog melegség töltötte el lelkét. Végre, végre saját gépével levegőbe emelkedhetett. Mennyit várta ezt a pillanatot?! Mennyit küzdött és dolgozott érte?! De megérte. Boldognak érezte magát!

Lent a hangároknál állóknak is megdobbant ezekben a pillanatokban a szívük.

Most emelkedett a levegőbe, — kiáltotta a főszerelő. A többiek is izgatottan figyelték a gép minden mozdulatát. De a tekintetek egyre sötétebbé váltak. A gépmadár már egészen a repülőtér végén járt, de még mindig alig akart emelkedni. Ilyenkor már régen magasba lendülve fordulni szoktak a gépek. Ez azonban csak rohant előre, közvetlen a föld felett, alig valamit emelkedve.

— Nem tudna felemelkedni? — kérdezte inkább magától az ezredes, mint a mellette álló szakértőtől, aki csak vállát vonogatva hümmögött. Az egyik közelben álló pilóta sietve igyekezett megnyugtatni őket.

— Valószínűleg csak a mótort akarja előbb kipróbálni és csak azután száll magasabbra.

Ezt a magyarázatot el is lehetett hinni, meg nem is. Maga a pilóta is inkább csak megnyugtatásnak szánta.

Az aggódásra azonban nem volt semmi szükség. Gábor csak egyszerűen megfeledkezett arról, hogy jobban meghúzza a magassági kormányt. Eltöltötte a boldog tudat, hogy saját gépével repülhet és pillanatnyilag nem törődött mással. De ez igazán csak másodpercekig tartott. A gép sebességmutatója azonban már túljárt a kétszázon és ez okozta, hogy aránylag rövid idő alatt kiszaladt a repülőtérről. Mikor észrevette, azonnal igyekezet helyrehozni a hibát. Egy kis húzás a magassági kormányon és a gépmadár már is kúszott felfelé. Hogy a gép kitűnően egyensúlyozott, már az első pilanatokban észrevette. Most a fordulást akarta kipróbálni. Hátra nézett, de már alig látta a repülőteret. Hamar fordulni kezdett. A kormányok ragyogóan működtek. A gép nagyszerűen fordult. Gábor elégedetten mosolygott és magasabbra lendülve a hangárok felé vette útját.

— Úgy-e mondtam, nincs semmi baj! — bátorkodott neki a hangároknál a pilóta és maga is fellélegzett.

Az ezüstszárnyú gépmadár nagy sebességgel közeledett feléjük és szinte szólni sem volt idejük, a mótor már is sivítva húzta el fejük

felett a gépet. Gábor mélyen kihajolva integetett feléjük. Ez mindnyájukat megnyugtatta.

— Négyszázas tempó! — állapította meg szakértő fölénnyel a főszerelő.

— No, akkor kihoz belőle nyolcszázat! — bólintott az egyik szakértő.

— Kilencet! — fölényeskedett a főszerelő.

Gábor ekkor már behúzott futószerkezettel újra a repülőtér felé fordult és megkísérelte behúzni a szárnyakat. Szíve hevesen dobogott. Most dül el a gép sorsa. És egyben az ő jövője is. Ha sikerül; — nagyot alkotott, ha nem: esetleg újabb halottja lesz az aviatikának!

A fordulásnál a sebességmérő mutatója a 380 alá esett, Gábor észre sem vette, csak akkor döbbent meg, amikor a szárnyakat lassan behúzva, a magasságmérő zuhanni kezdett. De gyakorlott pilótaérzéke is jelezte, hogy a gép erősen süllyed. Ez bosszantotta. Még idegesebb lett, amikor a szárnyakat kiengedve, a magasság állandóvá vált.

Lent mindebből nem láthattak semmit. Pedig izgatottan figyeltek valamennyien és ugy talalgatták az eredményt.

A mérnök megint visszafordította a gépet a repülőtér felé, hogy ha szüksége mutatkozna, azonnal le tudjon szállni. S újból próbálkozott. Alig tartotta a kezét azonban a szárnybehúzón, ahogy kisebbedtek a szárnyak, úgy kezdett esni a gép. Most már a hangároktól is jól lehetett látni, hogy a gép szárnyai rövidebbre húzódtak, de ugyanakkor öröm helyett ijedten látták azt is, hogy a gép erősen süllyed, mintha le akarna szállni. Gábor bosszankodva lökte ki a kiváltót, hogy a szárnyak teljes nagyságukra »kinyujtózzanak«. Egész kiverte a verejték, amint azon rágódott, hol lehet a hiba. Csalódott volna feltevésében? Vagy a számítások voltak rosszak? Ezer gondolat gyötörte. Idegességében a sebességre vetette magát.

(Vége következik)

REPÜLŐGÉPAVATÁS A CSERKÉSZEKNÉL

Nagy napja volt november 19-én a Cserkészrepülőknek. Ekkor avatták fel három új nagyteljesítményű vitorlázógépüket, két Rhön-Adler-t és egy M 22-t. Erre az ünnepségre egészen megváltoztatták a repülőtelep képét az ügyes cserkészek. A telepre vezető autóút felső szakaszán cserkészrendezők irányítják a nagyszámú magánautókat a kijelölt parkhelyekre. Az autókból és a hatalmas autócarokból kilépő meghívott közönség selyem magyar zászlókat tartó cserkészek sorfala közt jut be a hangár elé, miközben elvonul az északkeleti starthely alatt kiállított vadonatúj avatandó gépek előtt. A cserkész hangár is ünneplőbe öltözött. Tetején zászlófüzérek, belseje ragyogóan kitakarítva, az oktatói szoba frissen meszelve és újonnan berendezve, oldalán pedig hatalmas megafonok közvetítik a jobbnál-jobb indulókat, amelyeket a Ganz cserkészek kitűnő fúvószenekara játszik. A hangár előtt áll a szónoki emelvény, amelyről az ünnepi beszédek fognak elhangzani. Az emelvénnyel szemben széksorok, ott foglal majd helyet az előkelő közönség.

Már 11 óra körül megkezdődik a közönség gyülekezése. Egymásután érkeznek a meghívott előkelőségek. Itt van már dr. Papp Antal ny. államtitkár, a Cserkészszövetség elnöke és felesége, ifj. dr. báró Wlassits Gyula államtitkár, vitéz Laborczfy Rezső repülőezredes, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap alelnöke, vitéz Csenkey Géza repülőezredes, vitéz Kudriczy István ezredes, vitéz Tárczay Felicides román min. osztályfőnök, Kara Jenő repülőalezredes, a Magyar Aero Szövetség ügyvezető elnöke, Rotter Lajos, a Magyar Aero Szövetség alelnöke, gróf Andrássy Mihály és még sokan mások.

Pontban ½12-kor felhangzik a Cserkészinduló, amely Teleki Pál gróf miniszterelnök és felesége érkezését jelenti. Az autóból kilépő tb. Főcserkész Urat és feleségét Ulbrich Hugó, a Cserkészszövetség társelnöke fogadja, egy cserkészrepülő pedig — miként a többi patronának is — hatalmas fehér virágcsokrot nyujt át a Kegyelmes Asszonynak.

Röviddel ezután a Himnusz hangjaival megkezdődött az ünnepség. Elsőül Ulbrich Hugó, a Cserkészrepülők vezetője mond beszédet, üdvözli a megjelenteket és köszönetet mond mindenkinek, akinek része volt abban, hogy most három új gépet avathatnak, amelyeknek hivatása lesz, hogy újabb cserkészrepülőket segítsen az ezüstkoszorús jelvény megszerzéséhez. A nagysikerű beszéd után dr. Hamvas Endre általános érseki helynök tartotta meg avatóbeszédét. Vázolta a fejlődésnek azt az útját, amelyet idáig az emberi repülés megtett és megjelölte a feladatot, amelyet a repülésnek meg kell a jövőben tennie. Az új gépeket ezzel a jelszóval látta el: »Ostromolják az eget!«

Nagyhatású szavai közben gépdübörgésre lettünk figyelmesek; Budaörs irányából egy Bücker Jungmann raj közeledett, amely a légierők jólismert felségjelét viselte. Gyönyörű szoros kötelékben repülve, egészen alacsonyan húztak el a hangár felett és állandóan ott keringve, hirdették azt a bajtársi szellemet és jóviszonyt, amely a honvédrepülők és cserkészrepülők között fennáll.

A beszédek elhangzása után megkezdődött a gépek felavatása. A cserkészek felkérték a gépek patronáit az avatás elvégzésére. Elsőnek gróf Teleki Pálné, a tb. Főcserkész Úr felesége lépett a Rhön-Adler típusú »Cserkész« nevű géphez és rátéve kezét a gép orrára erősített Borostyános szent Szűz plakettre, jelmondat kíséretében adta át a gépet a cserkészrepülőknek. Ugyanez a jelenet ismétlődött meg az M 22 típusú »Sirály« nevű gépnél, ahol a patrona dr. Papp Antalné, Cserkészszövetség országos elnökének a felesége volt és az ugyancsak Rhön-Adler »Táltos«-nál is, amelyet kisbarnaki Farkas Ferencné, a Nemzetvédelmi Főbizottság elnökének felesége adott át a cserkészrepülőknek. Az avatás befejezése után mindegyik patrona egy ványlapra erősített bronzplakettet kapott emlékül, amely hű mása a gépekre erősített dombormüveknek.

Ekkor Kemény Sándor, a Cserkészrepülők fiatal főoktatója lépett a szónoki emelvényre. A repülőgárda nevében megköszönte az új gépeket és fogadalmat tett, hogy méltók lesznek a bizalomra és arra az első helyre, amelyet idáig a cserkészek kivívtak maguknak a magyar vitorlázórepülés történetében.

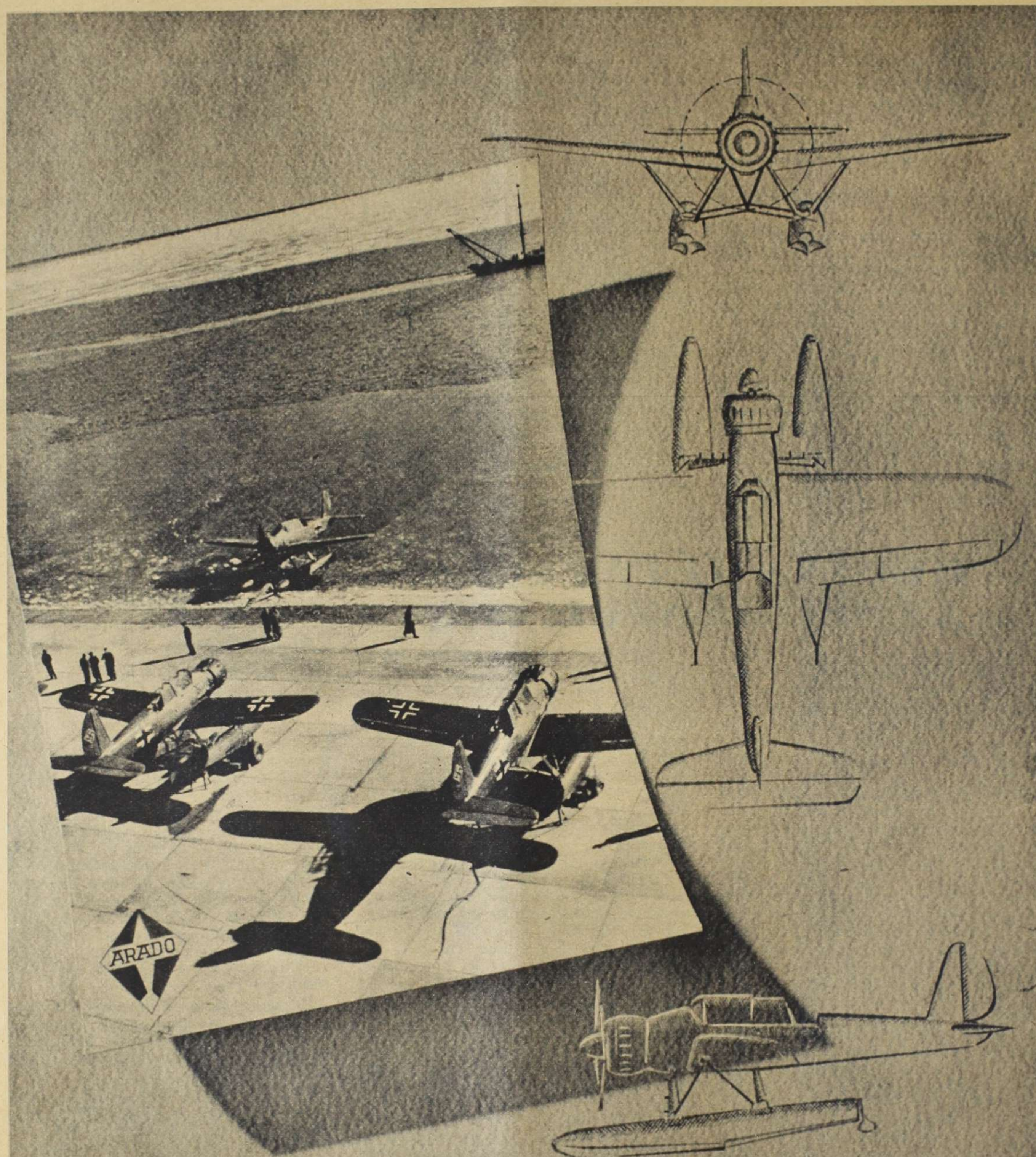
A nagy tetszéssel fogadott beszéd után Rotter Lajos, a Magyar Aero Szövetség alelnöke emelkedett szólásra és nagy beszédben méltatta azt a munkát, amit a cserkészrepülés végzett az egyetemes magyar vitorlázórepülés érdekében. Ennek egyik bizonyítéka az is, hogy az idén a motornélküli repülésben letett, körülbelül 500 vizsga közül 200-at, tehát többet, mint amennyit az összes síkvidéki egyesületek, a budapesti Cserkészrepülők tettek le. Végezetül megköszönte gróf Teleki Pál miniszterelnöknek a vitorlázórepülés állandó támogatását, fölidézve azt az időt, amikor az Ő kezdeményezésére hozták fel a gödöllői Jamboree-ról a hangárt a Hármashatárhegyre, amely alapja volt az immár világhírűvé fejlődött repülőtelepnek.

Beszéde végén felhangzott a Szózat, amely az ünnepség hivatalos részének végét jelentette. Ekkor következett a nagy érdeklődéssel várt repülőbemutató.

Gyenge, 2—3 m/sec-os északkeletikeleti szélben indultak el egymás után a gépek. Elsőnek a »Sirály« repült Villányival, aki — mivel vitorlázni nem lehetett — a hegy nívója alatt loopingozott, majd a téglagyár melletti téren simán leszállt. Utána Kemény repült a »Cserkész«-szel, majd Pozsgay a »Táltos«-sal.

Annak ellenére, hogy az időjárás nem kedvezett a motornélküli repülésnek vitorlázást bemutatni nem lehetett, a nagyszámú közönség azzal a megnyugtató érzéssel tért haza, hogy ezek a fiúk megteszik a kötelességüket és méltók arra a szeretetre, amellyel őket körülveszik.

(saly)


ARADO
ARADO
FLUGZEUGWERKE . GMBH . POTSDAM (NÉMETORSZÁG)

A MAGYAR CSENDŐR ÉS A REPÜLÉS

(Ha egyszer megírják a *»Magyar csendőr dícsérete«* című régen esedékes munkát, bizonyára helyet szorítanak majd benne a repülők csendőreiről írt alábbi soroknak.)

A harmincas esztendőkben, mikor a repülés átmenő forgalma a fejlődés következtében egyre nagyobbodott s a világ minden részéből érkeztek utasok a közforgalmi repülőtérré kényszerült mátyásföldi repülőtérre, egy napon megjelent a rendészeti és közbiztonsági szolgálat átvételére *a kakastollas magyar csendőr.* Pusztak, dombok, hegyek portyázó járőrszolgálatára nevelődött csendőr, aki nélkül ma repülőtéri rendet elképzelni nem tudunk. A magyar csendőr jogász is, detektív is, orvos is, tanító is, katona is egyszemélyben, bűnnel szemben véd, megtorol, bajjal szemben segít. A repüléstől, a repülőélettől távol állott ezelőtt, s hogy ma már nélkülözhetetlen a repülésben, annak okát a csendőr ügyeskedésében keressék...

... Öt-hat csendőr volt kint eleinte s az élet hamarosan megkövetelte, hogy csendőrtiszt is legyen odakint. A csendőr-különítmény parancsnokává — szerencsés kézzel — *Szirtes* Ferenc csendőrszázadost nevezték ki. Ma őrnagy és a magyar repülés nagy tiszteletben tartott segítője.

A fensőbbség mindjárt az elején megfogalmazta a repülés csendőrségének tennivalóit ilyenformán:

1. A repülőgép hajózó személyzetének, utasainak okmányait megvizsgálja.

2. Az utasokat *eligazítja.*

Vegyük csak az utóbbit:

Az ember azt hinné, hogy az *»utasok eligazítása«* abból állott, hogy a hozzánk érkezett és a csak néhány percet magyar földön töltő átmenő »tranzit«-utasokat kettéválasztották. autobuszhoz vagy váróhelyiségbe kalauzolták.

Dehogy!

Előbb is megtanultak egy sereg nyelvet, hogy az ideérkező külföldivel *anyanyelvén, vagy valamelyik legtöbbet beszélt kultúrnyelven érintkezhessenek.* Minden »repülőcsendőr« tud legalább németül, de a legtöbbjük tökéletesen beszéli valamelyik utódállam nyelvét. Nemrégiben ment nyugalomba (már a budaörsi repülőtérről) egy csendőrtiszthelyettes, aki elismert nyelvtehetség volt: *nyolc nyelven beszélt.* Egyszer azzal lepte meg parancsnokát és bajtársait, hogy egy lengyel pilotával — lengyelül kezdett beszélgetni. A pilóta meglepetéssel mondotta:

— Uram, ha nem magyar egyenruhát látnék önön, *azt hinném: lengyel...*

Milyen kellemetlen, időrabló és mennyire megkeseríti sok külföldi repülőtéren a megérkezés örömeit, hogy az érkező utas nehezen talál olyan közeget, akivel szót érthet. Valami kimondhatatlanul rossz érzés van abban, hogy csak elszedik az ember útlevelét, csomagjait, érthetetlen szóáradatot zudítanak rá és ahova elirányítják, oda nem kalauzolják s ott is várni hagyják a bizonytalanságban.

Hát a magyar csendőr már az elején másként fogott a dologhoz:

Először is türelmes udvariassággal és nem tolakodó hivataloskodással kezelt mindenkit. S hogy a repülőgéppel jött külföldi szólni tudott a kakastollassal, már az jól esett neki. A csendőr pedig úgy irányította a szót, hogy mindjárt fel is mérte az illetőt a szándékai felől, úgy tartotta szemmel, hogy az meg se sejtette. Kiszedte belőle, hogy miért s mennyi időre jött hozzánk.

— Egy napra jöttem, — felelte az utas — üzleti ügyekben.

— Rosszul tette, — felelt a csendőr — *mert egy nap kevés Budapest megtekintésére.*

— Sajnos, tovább nem maradhatok.

No, ha nem maradhat, kedveskedett tovább a csendőr, *majd legközelebb.* De



addig is menjen fel legalább a Halászbástyára s nézze meg Budapest fölséges panorámáját.

S így oltották be Pestszeretettel, akit beolthattak. A királyi várat, az országházát, a Margitszigetet, a híres pesti gyógyfürdőket igen sokan azért nézték, látogatták, mert a kakastollas repülőtéri csendőr rávette őket.

A tíz percet, negyedórát időző tranzitutast váróhelyiségbe, büffébe, étterembe kalauzolták szíves szóval s meggyőzték, hogy milyen rosszul teszi, hogy csak perceket tölt magyar földön. Az ideges, türelmetlen, igényes utasok ezt a fogadtatást és szíveskedést nem felejtették el és ha csak tehették, legközelebb hosszabb időre maradtak.

Az átmenő utasnak ilyeneket mondott a repülőtér csendőrje:

— Nagy kár, hogy csak néhány percig tartózkodik magyar földön.

— És miért?

— Mert — például — *még a Balatont se látta.* Nem fürdött benne...

Rendjén elsorolta a csendőr a tranzitutasnak, hogy *Európa legnagyobb édesvizi tava a Balaton,* leírta nagyszerű panorámáját, fürdőhelyeit, hajóútjait, halászatait.

Szóval: idegenforgalmi propagandista is volt egyszemélyben.

De ez csak az idegenforgalom.

Hány és hány külföldinek magyarázták el a repülőtér csendőrei minden elképzelhető nyelven a magyar Nem! Nem! Soha!-mozgalom gondolatát, a magyar revíziós törekvések igazságosságát, alaposságát, tárgyilagosságát.

Az természetes, hogy a repülőtéri aprócseprő lopások, — amikor például utasgépek felszerelését dézsmálták meg könnyűkezű, megtévedt emberek — nem maradtak kideríttetlenek. Az is természetes, hogy repülőtéri csendőr ellen hivatalos hatalommal való visszaélés, vagy bármely más vétség címén sem följelentés, sem eljárás nem indult.

Életet és gépbiztonságot mentettek és őrizték szolgálatuk közben, megszámlálhatatlan esetben.

Megtörtént, hogy utasgép a lekötő merevítéseket felszabadíttatlanul, startolt volna. A csendőr észrevette, *a startvonalra guruló gép elé futott és leállította, figyelmeztette a pilótát, hogy veszedelembe startol.*

Vagy: hirtelen borús, ködös, sötét idő lepte meg a repülőteret. Ilyenkor a csendőr világító rakétákkal, ha azok nem voltak elegendők, a földön rakott tüzekkel vezették biztonságos leszálláshoz azokban az időkben a nemzetközi utasgépeket, amikor még vakrepülést irányító berendezések, neonfényjelzések, reflektorok nem voltak az esti leszállásokhoz. *Száz, meg száz esetben kellett hollandus, vagy francia légiforgalmi gépet ilyen segítőeszközökkel »lehúzni« a repülőtérre.*

A repülőtéri csendőrség életében csak két alkalommal voltak tumultuózus jelenetek. Egyszer: a holland KLM repülőtársaság első gépe érkezett Mátyásföldre és a magyar közönségnek bemutatkozásul — tulipánokat hozott. Vagy ötezerfőnyi közönség rohamozta meg a repülőteret, hiába volt az erély, a jó szó, *a tömegpszichózis megbokrosodásával alig bírtak.* Második esetben akkor volt nehéz feladat a rendfenntartás, amikor boldogult *Endresz* Györgyék érkeztek meg óciánrepülésük után az értük küldött Fokker-géppel Mátyásföldre. A boldogságos szeretet megnyilvánulása olyan vehemens volt, hogy *majdnem szétszedték Endreszt és Magyart.*

Nyolc-tíz esztendő óta egyfolytában repülőtéri szolgálatot teljesítő csendőrök vannak ma *Szirtes* Ferenc csendőrőrnagy körül a budaörsi repülőtéren. Már nagyban készülnek felvenni a szolgálatot a Ferihegyi új repülőtéren.

A trianoni békeszerződés alkalmazásának zord idejében kimondhatatlanul sokat segítettek a csendőrök a sokszor rejtve fejlődő magyar sportrepülésnek. Ezért is van az, hogy a repülőtér csendőrjeit a sportrepülők különös tisztelettel és megbecsüléssel veszik körül.

Szabadságra alig akarnak menni, anynyira eggyéforrtak a repülőtéri élettel. Természetesen: valamennyien repültek már, a repülők szívesen viszik magukkal hosszabb-rövidebb légiútra a bizton-

AMIT MINDEN VITORLÁZÓ-REPÜLŐNEK TUDNI KELL

Milyen szabályok érvényesek a mótornélküli repülőgépek közlekedésére?

Általában ugyanazok, mint a mótoros gépekre, tehát mótornélküli repülőgépek találkozásánál mindkét gépnek jobbra térve kell kerülni. Előzni is csak jobbról szabad, tehát a megelőzött gépet balkéz felől kell elhagyni. Kereszteződésnél jobbkéz felől jövő gépnek van előnye, tehát az a gép köteles jobb fordulóval kitérve a másiknak utat engedni, amelynek pilótája a másik gépet jobbkéz felől látja közeledni. A legszigorúbban tilos minden olyan kitérés, melyet a pilóta úgy akar végrehajtani, hogy a vele egy magasságban repülő gép alatt vagy felett próbál elhaladni.

Mennyire közelíthetik meg egymást a repülőgépek?

Előzetes megbeszélés nélkül a gépek egymást 200 méternél jobban meg nem közelíthetik, ennél közelebb csak akkor szabad repülni, ha a repülőtér rendje ezt megengedi.

Mi az eljárás mótoros és vitorlázó repülőgépek találkozásánál?

Mindkét gép pilótájának egyformán kell kitérni. Leszállásnál azonban a vitorlázó repülőgép, minthogy emelkedésre nem képes és így kényszerleszállás esete áll fenn, előnyben részesül.

Milyen jelzéseket alkalmaznak a mótoros repülőtéren?

A közforgalmi nyilvános repülőtér felismerhető arról, hogy a repülőtér neve fehér körben, fehér betűkből van kirakva. A magánrepülőterek fehér négyszögjelzéssel, a sportrepülőterek és alkalmi leszállóhelyek háromszögalakú jelzéssel bírnak.

Hol kell leszállni idegen repülőtéren?

Idegen repülőtérre való megérkezéskor, ha csak lehet, a repülőtér körül balkört kell repülni és a széliránynak megfeleleőn elhelyezett T alakú fehér leszállójeltől jobbkézre eső mezőben kell leszállni. Ha a T alakú leszállójelet L formájúra rakják ki, akkor az leszállási parancsot jelent. Ilyen esetben a repülőtér légrétegében tartózkodó minden fajtájú repülőgép a legrövidebb időn belül köteles leszállni. Kereszt alakú fehér jelzés leszállási tilalmat jelent. Ez esetben csak akkor szabad leszállni, ha továbbjutásra nincs mód.

Milyen rakétajelzések használatosak?

Repülőgépből kilőtt vörös rakéta kényszerleszállást jelent. Ugyanez a földről kilőve, leszállási tilalom. Zöld vagy fehér fényű rakéta a repülőgépen leszállási engedélyt vagy kivilágítási kérelmet jelent, míg a földről kilőtt ilyen rakéták leszállási parancsot, illetőleg engedélyt jeleznek.

Mi a tilos terület?

Azok a területek, amelyeknek az átrepülése a polgári repülőgépek részére tilos.

Hol vannak Magyarországon ilyen tilos területek?

1. Budapesti Királyi vár.
2. Csepel-sziget északi csúcsa és az itteni gyártelepek.
3. Gödöllői királyi kastély.
4. A Dunántúli tilos terület (határpontjai: Martonvásár, Sárkeresztur, Keszthely és Nagyigmánd).
5. A Duna-Tiszaközi tilos terület (határpontjai: Újhartyán, Kerekegyháza, Lajosmizse és Peszér-puszta).

Miért nem szabad a tilos területeket átrepülni?

A tilos területek átrepülése részint biztonsági okokból, részint azért tilos, mert ott olyan létesítmények vannak, melyeknek megtekintése idegenek részére még a levegőből sem kívánatos, vagy pedig az átrepülést az ott folyó tüzérségi gyakorlatok különösen veszélyessé teszik.

Hol szabad az ország határait átrepülni?

Előírás szerint csak a határkapuknál.

Hol vannak határkapuk?

Németország felé a jelenlegi háborút megelőzőleg a teljes határvonal szabad volt. Jelenleg német területre átrepülni egyáltalán tilos. A határforgalom Szlovákia és Oroszország felé szünetel. Romániába Battonyánál, Jugoszláviába pedig Szabadkánál és Zákánynál lehet berepülni.

Hogyan kell a határkapukat átrepülni?

A repülőgép olyan alacsonyan vezetendő, hogy a lajstromozási és felségjel a földi megfigyelő által biztosan felismerhető legyen.

Milyen magasságban szabad városok vagy sűrűn lakott területek felett repülni?

Vitorlázó repülőgéppel ilyen területek felett csak olyan magasságban szabad elrepülni, ahonnan pusztán siklással is le lehet érni a leszállásra alkalmas szabad területeket. Egymótoros gépek 1000, két- vagy többmótoros gépek 500 méter magasságban haladhatnak városok felett. Kivételt képez a rossz időjárási helyzet, amikor a repülés biztonsága érdekében alacsonyabb repülés szükséges.

Melyek a gép és a pilóta kötelező felszerelései és okmányai?

A vitorlázó repülőgépet a tájékozódáshoz és az egyensúlyozáshoz szükséges műszerekkel, szabályszerű bekötőhevederekkel, magasságiróval, ejtőernyővel és a legszükségesebb szerelőszerszámokkal kell felszerelni. Távrepülésnél ezenkívül a gépben kell lenni a sárkánykönyvnek és az alkalmassági bizonyítványnak. A pilóta köteles magánál tartani személyazonosságának igazolására és a repülés végrehajtására jogosító szakszolgálati engedélyét. Országhatár átrepülésének valószínűsége esetén ajánlatos útlevél és határátlépési engedély vitele.

Mit nem szabad repülőgépen vinni?

Fényképezőgépet egyáltalán nem szabad, fegyvert, rádiót pedig csak külön engedélyezés esetén szabad repülőgépen vinni.

Milyen tárgyat szabad repülőgépből kidobni?

Repülőgépből csak a levegőben elporló anyagot szabad kidobni (folyadék, homok). Röpcédulát külön engedélyezés esetén csak bontott csomagokkal szabad kidobni.

Hány éves kortól lehet repülni?

Mótornélküli gépen betöltött 16 évvel, mótoros gépen betöltött 18 évvel. Mindkét esetben szülői beleegyezés kell.

Mely szervek szabályozzák Magyarországon a repülést?

1. M. kir. honvéd Légierők Parancsnoksága.
2. M. kir. közlekedésügyi minisztérium.
3. Magyar Aero Szövetség.

---

ságukra, a rendre ügyelő csendőröket. Főleg a repülőtéri közlekedési rend megteremtéséért hálásak nekik újabban. A megszabott »egyirányú« légiközlekedésnek köszönhető, hogy a legnagyobb forgalom idején sem történt jelentősebb közlekedési baleset gépekkel, repülőkkel. Pedig volt olyan nap, hogy nyolcvan gép érkezett és startolt a repülőtérre.

Aki egyszer a repülőtéri csendőrséghez kerül, nem lehet »elcsalni« onnan.

— Miért van ez? — kérdezzük *Szirtes* őrnagyot. — Mi az oka annak, hogy még a szabad idejüket is mindig a repülőtéren töltik a csendőrök?

— Az, — feleli — hogy ez a szolgálat valamennyiünk számára »édes méreg«. *Egyszerűen nem tudnak megválni a repülőtér életétől*...

(—).



ÜZEMI JELENTÉSEK

OKTÓBER

vitéz nagybányai Horthy István Központi Vitorlázó Repülő Keret.

Teljesítményrepülést végzett: Karsay Endre (X. 6.) 1 óra 45 perc. — *Összes felszállások száma:* 11. — *Repült idő összesen:* 12 óra 08 perc.

Cserkészrepülők, Budapest.

»A« vizsgát tettek: Frigyessy Miklós (X. 18.) 31" + 32" — Kecskeméty Ferenc (X. 20.) 32" + 31". — *»B« vizsgát tett:* Omlóssy István (X. 6.) 1'50" + 1'40" + 2'05". — *»C« vizsgát tettek:* Bélaváry Pál (X. 6.) 6' — Horák Károly (X. 27.) 41". — *Összes felszállások száma:* 960. — *Repült idő összesen:* 8 óra 55 perc 47 *mp.*

Műegyetemi Sportrepülő Egyesület.

»A« vizsgát tett: Szij Károly (VIII. 20.) 36" + 55". — *»B« vizsgát tett:* dr. Józsa Dezső (X. 4.) 1'10" + 1'02" + 1'10" + 1'32 + 1'30". — *»C« vizsgát tett:* Várday István (X. 27.) 12 perc. — *Összes felszállások száma:* 437. — *Repült idő összesen:* 49 óra 37 perc 44 mp.

MOVERO, Budapest.

»B« vizsgát tett: Csuka Anna (X. 6.) 2'07" + 3'03" + 3'02". — *»C« vizsgát tett:* Nagy Sándor (X. 27.) 17'. — *Összes felszállások száma:* 165. — *Repült idő összesen:* 21 óra 36 perc 06 mp.

BSzKRt Sportegylet Sportrepülő Szakosztálya.

»A« vizsgát tettek: Urbán István (X. 6.) 30" + 32" — Somogyi Kálmán (X. 6.) 33" + 34". — *»B« vizsgát tettek:* Soós Jenő (X. 20.) 1'25" + 1'15 + 1'13" — Rózsafi Gyula (X. 20.) 1'20" + 1'26 + 1'15" — Mayer Ferenc (X. 20.) 1'10" — 1'05" + 1'07". — *Összes felszállások száma:* 137. — *Repült idő összesen:* 1 óra 28 perc 05 mp.

Gamma Sportrepülő Egyesület.

»A« vizsgát tettek: vitéz Bendy Kálmán (X. 6.) 30" + 32" — Liebhaber Lajos (X. 20.) 31" + 35". — *»B« vizsgát tett:* Gober Rezső (X. 6.) 1'33 + 2'37 + 1'36". — *»C« vizsgát tett:* Gober Rezső (X. 27.) 9'. — *Összes felszállások száma:* 150. — *Repült idő összesen:* 6 óra 54 perc 10 mp.

Budapest Sport Egyesület.

»B« vizsgát tett: Benke Mihály (X. 20.) 1'12" + 1'06 + 1'02" + 1'08" + 1'57". — *Összes felszállások száma:* 53. — *Repült idő összesen:* 2 óra 40 perc 24 mp.

Soproni Cserkészrepülők.

Összes felszállások száma: 210. — *Repült idő összesen:* 32 perc 48 mp.

Perutzgyári Kultúr- és Sportegyesület Mod. és Vit. Repülő Szakosztálya.

Összes felszállások száma: 174. — *Repült idő összesen:* 1 óra 09 perc 16 mp.

Rómaifürdői MOVE Repülő Osztálya.

Összes felszállások száma: 98. — *Repült idő összesen:* 6 óra 34 perc 20 mp.

Vasvármegyei Cserkész Sportrepülő Egyesület, Szombathely.

»A« vizsgát tett: Cseke László (X. 27.) 40" + 39" — Martsa Sándor (X. 27.) 33" + 44". — *Összes felszállások száma:* 378. — *Repült idő összesen:* 58 perc 37 mp.

248. sz. RMST Cserkészcsapat Repülőosztálya, Ózd.

Összes felszállások száma: 6. — *Repült idő összesen:* 3 perc 55 mp.

»C« vizsgát tettek: Krikus Sándor (X. 13.) 11'42" — Németh Imre (X. 27.) 18'. — *Teljesítményrepülést végzett:* Karsay Endre (X. 6.) 55 km 1 óra 45 perc. — *Összes felszállások száma:* 86. — *Repült idő összesen:* 4 óra 38 perc 58 mp.

Debreceni Vasutas S. E. Repülőosztálya.

»A« vizsgát tettek: Kiss Gábor (X. 13.) 37" + 48" + 32" — Fazekas Endre (X. 20.) 42" + 41" + 37" — Balla László (X. 20.) 40" + 42" + 38" — Turi Ernő (X. 4.) 35" + 38" + 46". — *»B« vizsgát tettek:* Laczkó Dániel (X. 13.) 1'30" + 1'02" + 1'45" + 1'12" + 1'37" + 1'07" — Doró Zoltán (X. 13.) 1'39" + 1'05" + 1'48" + 1'14 + 2'05 + 1'07" — Pénzes Imre (X. 13.) 1'34" + 1'20" + 1'56" + 1'06" + 2'03" + 1'07" — Juhász András (X. 13.) 1'24" + 1'32" + 2'06" + 1'52" + 2'10" + 1'02". — *Összes felszállások száma:* 209. — *Repült idő összesen:* 2 óra 48 perc 42 mp.

Győri Aero Club.

»A« vizsgát tettek: Kovács János (X. 6.) 34" + 33" — Kovács István (X. 6.) 38" + 41" — Janek József (X. 6.) 32" + 34" — Páros Zoltán (X. 27.) 45" + 34". — *»B« vizsgát tettek:* Fazekas József (X. 6.) 1'18" + 1'27" + 1'32" + 1'38" + 1'22" — Nagy Rezső (X. 6.) 1'10" + 1'11" + 1'15" + 1'12" + 1'17" — Vörös László (X. 20.) 1'24" + 1'10" + 1'30" + 1'15" + 1'26". — *Összes felszállások száma:* 234. — *Repült idő összesen:* 3 óra 56 perc 37 mp.

Pécsi Egyetemi Repülő Club.

»A« vizsgát tettek: Kordé Gyula (X. 6.) 30" + 36" — Katona Kázmér (X. 15.) 39" + 55" — Gőbel József (X. 15.) 55" + 59". — *Összes felszállások száma:* 48. — *Repült idő összesen:* 44 perc.

A MAeSz Sport Bizottsága

1940 november hó 4-én ülést tartott

Vezető üdvözli a megjelenteket és az ülést megnyitja.

1. A folyó év május hó 8-án megtartott ülés jegyzőkönyvének hitelesítése.

Vezető kérdésére az előző ülés jegyzőkönyvét hitelesnek nyilvánítja.

2. Vitorlázó teljesítményrepülések hitelesítése.

Hültl főtitkár ismerteti a jegyzőkönyv mellékletét képező jegyzékben szereplő teljesítményrepüléseket végzett pilóták névsorát.

Miután az egyes bejelentések hiányosak, a Bizottság kimondja, hogy a Szövetség kérje be az egyesületektől a hiányzó adatokat és azok beérkezése után az ezüstkoszorús jelvényre jogosultakat terjessze fel az »Istus«-hoz. Azokat pedig, akik a megkívánt 3 teljesítményrepülés közül még csak egyes repüléseiket teljesítették, vegye nyilvántartásba. A Bizottság a bejelentett teljesítményrepüléseket hitelesnek fogadja el.

3. Vitorlázó teljesítményrepülések bejelentésének és nyilvántartásának rendezése:

Hültl főtitkár előadja, hogy a teljesítményrepülések bejelentése körül meglehetős rendszertelenség uralkodik. Ennek a rendszertelenségnek a megszüntetése érdekében a főtitkár javasolja, hogy a bizottság járuljon hozzá ahhoz, hogy a Szövetség nyomtatványűrlapokat készíttessen, amelyen a teljesítményrepülések bejelenéséhez szükséges összes adatok szerepelnek kérdések formájában és a jövőben csak ezeken az űrlapokon bejelentett teljesítményrepülések vétessenek figyelembe. A Szövetség azután az ilyen beérkező űrlapok alapján az egyes pilótákról kartotéklapokat fektet fel és ilymódon könnyen ellenőrzhető lenne, hogy ki és mikor teljesítette az egyes teljesítményrepüléseket és mikor hajtotta végre az ezüstkoszorús jelvény megszerzéséhez szükséges összes repüléseit. Ez a módszer egyszersmind egy jól áttekinthető összefoglalást is adna az egyes pilóták összteljesítményéről is.

A Bizottság elfogadja Hültl főtitkár javaslatát és felkérik, annak kivitele érdekében a szükséges lépéseket tegye meg.

4. Az 1939. évi pontverseny díjazása.

Hültl főtitkár összeállította a díjazásra kerülők kimutatását, melyet többek hozzászólása után a Bizottság el-

fogad. Eszerint díjazásra kerülnek:

Az *egyesületek* közül az első *három*, aki a legtöbb pontot elérte: MSrE, a MÁV Aero és a Cserk. repülők.

Junior csoportban: legnagyobb időtartam, legnagyobb távolság, legnagyobb magasság.

Senior csoportból: legnagyobb időtartam, legnagyobb távolság és legnagyobb magasság.

Távrepülésben szabadon választott céllal az első három helyezett.

Távrepülés előre meghatározott céllal az első két helyezett.

És a legeredményesebb vitorlázórepülők közül az első öt pilóta.

Amennyiben még fennmaradna tiszteletdíj, úgy díjazásra kerüljön az egyesületek közül a legtöbb pontot elért negyedik és ötödik helyezett.

A díjak szétosztását illetőleg, azok beérkezése után, egy újabb ülés fog határozni.

5. Az 1940. és 41. évi pontverseny kérdése.

Hültl főtitkár kérdésére Szilas Tibor felügyelő bejelenti, hogy az 1939. év tavaszán megtartott vitorlázórepülő bizottsági ülésen határozatilag kimondták, hogy az 1939. évi pontverseny kiírása az 1940. évre is vonatkozik.

Hültl javasolja, hogy 1941 februárjáig már az 1941. évre vonatkozó pontverseny kiírását készítse el a Vitorlázó Repülő Bizottság.

A Bizottság a javaslatot elfogadja.

A pontverseny kiírásával kapcsolatban Hültl főtitkár bejelenti, hogy Kara Jenő ügyv.-alelnök úr részéről 2 indítvány érkezett.

I. Javaslat azon *mótoros repülők* díjazására, akik még eddig mótornélküli vitorlázó kiképzésben nem részesültek és az év folyamán megszerzik az ezüstkoszorús jelvényt.

Többek hozzászólása után a Bizottság határozatilag kimondja, hogy külön pontverseny írassék ki azon mótoros pilóták részére, akik eddig még vitorlázó kiképzésben nem részesültek és a jövőben szerzik meg teljesítményjelvényüket.

II. Ügyv.-alelnök javasolja, hogy az 1941. évi pontverseny kiírásánál szigorítsák meg a feltételeket. Legyen junior és haladó csoport, amelynek feltételei azonosak a mostaniakkal, de senior csoportnál minimális feltételként szabják meg az aranykoszorúsjelvény követelményeit.

A Bizottság kimondja, hogy a javaslattal ilyen értelemben nem ért egyet, azonban az aranykoszorúsjelvény megszerzésének szorgalmazására javaslatot tesz a Repülő Alapnak, hogy engedélyezzen egy oly értelmű kiírást, hogy azok az egyesületek, amelyeknek pilótái az 1941. év során az aranykoszorúsjelvényt megszerzik, a pilóták külön díjazásán felül, kapjanak ajándékba egy *teljesítmény* vitorlázó repülőgépet. A verseny kiírásai viszont a mostanival maradjanak azonosak.

6. Uj magyar modelező rekordok elismerése.

Hültl főtitkár bejelenti, hogy modelező rekord elismerése iránti kérés érkezett a Bizottsághoz.

A Cavalloni Aerokör egy tagjának vitorlázó modelje 13'-et töltött a levegőben, ami viszont nemzeti rekord. Az eddigi 7'47" volt.

A Bizottság határozatilag kimondja, hogy az eredményt elfogadja.

7. Az F. A. I. Code Sportif szétküldése.

Hültl főtitkár bejelenti, hogy az F. A. I. Code Sportif-jának lefordítása, kinyomatása már megtörtént. Felkéri az urakat, hogy akik még nem rendelkeznek ilyennel, szerezzék be azt a Szövetségnél. Az általános sportszabályzat ára 1.50 pengő, a függelék ára 3 pengő.

8. Esetleges indítványok.

Rotter alelnök indítványozza, hogy tiszteletdíjjal jutalmazzák azokat a mérnököket is, akik mint repülőgépkonstruktőrök mozdították elő az elmult évben a magyar repülés ügyét.

A Bizottság a javaslatot magáévá teszi és határozatilag kimondja, hogy egy-egy szép tiszteletdíjjal fogja a legeredményesebb tervezőket jutalmazni.

Több tárgy nem lévén, vezető az urak közreműködését megköszönve, az ülést berekeszti.

AZ EJTŐERNYŐ ÉLETMENTŐ FELSZERELÉS

A használatban mégis gyakran azt tapasztaljuk, hogy nem bánnak vele olyan figyelemmel, gondossággal és szeretettel, mint amilyent megérdemel. Helyes és minden tekintetben kifogástalan működést pedig csak nagy gonddal és szakszerűen kezelt ejtőernyőtől várhatunk. Gondozzuk, óvjuk és vigyázzunk ejtőernyőnkre, mert az a repülést teszi biztonságosabbá.

Az ejtőernyők gondatlan kezelése, azok elhanyagolása, rossz tárolása, annak romlását idézi elő és az ilyen ejtőernyő éppen a szükség pillanatában mondja fel a szolgálatot. Minden ejtőernyős baleset erre vezethető vissza, mert a jól csomagolt és jól kezelt ejtőernyő százszázalékos biztonsággal nyílik ki használat esetén.

Tartsuk be az alábbi szabályokat és akkor ejtőernyőnkben feltétlenül megbízhatunk.

Ne dobáljuk az ejtőernyőt, mert a biztosítók elszakadnak, meglazulnak.

Az ejtőernyőt vagy szabályszerűen felcsatolva, vagy aktatáska módjára átnyalábolva szabad szállítani. Ha a hevedereknél fogva szakszerűtlenül visszük, az ejtőernyő csomagolását megbontjuk.

Nedves földre, fűbe ne tegyük, mert a nedvesség az ejtőernyő legnagyobb ellensége.

Tartsuk tisztán, óvjuk a piszoktól. Olaj, sár, rozsda, sav, lúg, por, fűszálak, rovarok az anyag bomlását idézik elő.

Az ejtőernyőt nem szabad a repülőgépben tárolni. Erre a célra jól szellőző ejtőernyőszekrény szolgál.

A burkolózsák fedelének nyitó gumizsinórjait ölben, kézben tartva vagy asztalra helyezve kell bekapcsolni. A földön beszennyeződik.

Ha ejtőernyőnk átnedvesedett, szárítsuk meg alkalmas helyen, ahol nincsen külső behatásoknak kitéve. Napon legfeljebb félóra hosszat szárítható. Megfelelő, pormentes, száraz helyiség hiányában azonnal küldjük kibontva a javításra, illetőleg csomagolásra illetékeseknek. Összecsomagolt nedves ernyőben már 48 óra alatt megindul a gombásodás és az ejtőernyő használhatatlanná válik.

A nyitást végző gumizsinórokat használat előtt kell bekapcsolni, használat után azonnal le kell oldani, mert huzamos feszítéstől a zsinór elveszíti rugalmasságát és szükség esetén nem nyit.

Bármilyen hibát vagy sérülést észlelünk, az ejtőernyőt azonnal felülvizsgálatra kell küldeni.

A sportrepülőegyesületek ejtőernyőit a MAeSz szakemberei gondozzák.

A gondos pilóta indulás előtt nemcsak repülőgépét, hanem ejtőernyőjét is felülvizsgálja. Ha szakértelme ehhez nem elegendő, vizsgáltassa meg arra hivatottal az ejtőernyőt, mert a tudatlanság vagy felületesség életébe kerülhet.

Végül emlékezzünk Lindbergh szállóigévé vált mondásáról:

»Ha ejtőernyőre szükséged lenne, de az nincs veled, úgy nem lesz rá többé szükséged.« Ezt kiegészíthetjük azzal, hogy ha gondozatlan ejtőernyővel repülünk, ez hiába van velünk.

Hédl Sándor
a MAeSz ejtőernyőmestere

VEZETŐINK BESZÉLNEK



(A *Magyar Szárnyak* ezalkalommal a szóban szűkszavú, de repülésben annál bőbeszédűbb *Tasnádi* Lászlót szólaltatja meg. Nehéz feladat volt vele nyugodt félórát eltölteni, hiszen mindennap reggel 5-kor kel és este 6-ig kint van vagy Budaörsön, vagy a Hármashatárhegyen, vagy Ferihegyen. Ezalatt az idő alatt vagy vitorlázórepülőt oktat, vagy teljesítményrepülőt indít útnak, vagy vontat, közben a haderőnkívüli előképzés növendékeit oktatja műrepülésre. Közben arra is tud időt szorítani, hogy 4 napig futárszolgálatot teljesítsen Kolozsvár és Budaörs között, vagy hogy jómaga is teljesítményrepülést végezzen. A mohácsi állomásfőnök fia, szigorló gépészmérnök, *24 éves. 22 éves korában választották a Műegyetemiek elnökévé.)*

Mindössze 5 esztendeje repül:

— 1935 január 6-án ültem a Hármashatárhegyen egy Zögling gépben, kétszer siklottam valamelyest vele és úgy volt, hogy — menten abbahagyom az egészet. Startkor mindkét esetben *olyan keményen beleverten a fejem a Zöglingbe, hogy elment a kedvem az egész repüléstől...*

— Hogyan kerültél a repüléshez?

— Az egészet *Pettendi* Hanzinak köszönhetem... Amikor a Műegyetemre kerültem, nagyon imponált nekünk Hanzi. Tetőtől talpig *»nagymellű«* pilótaruhában járkált és mindig azt magyarázta, hogy *milyen vagány repülőélményei vannak az akkori nagyok körében.*

— Megkértem, hogy vigyen valahogy a repülők közé. Egy vasárnap felgyalogoltunk a Hármashatárhegyre, (akkoriban még az egyesületek nem élték olyan úri életet, hogy a tagokat teherautóval szállítsák) és — *ottragadtam.* Feljártam hiába egy egész csomó vasárnap, míg végre a karácsonyi szünet előtt majdnem gépbe kerültem. A dolog úgy nézett ki, hogy ha hazamegyek szünetre, vége a repülőkarriernek. Erre hazaírtam, hogy *»halaszthatatlan műegyetemi tanulnivalók miatt«* nem mehetek karácsonyi vakációra. Így aztán január 6-án végre gépbe pattantam és a Ruzicska-réten két darab lecsúszást »repülhettem«.

Innen aztán gyorsabban ment. 1935 nyarán B.-vizsgázott az esztergomi táborban és utána Pettendivel nekiálltak nagy terveket kovácsolni.

— *Svahulay* bácsinak volt akkoriban egy mozgatható szárnyú vitorlázó gépe. Nekünk adta azzal, hogy *ha kijavítjuk, repülhetünk vele.* Hanzival nekiestünk a javításnak. Hanzi apja földbirtokos, kikunyeráltunk tőle egy társzekeret, amivel aztán felcipeltük a megjavított masinát a Hármashatárhegyre. Napokon keresztül lestük életünk nagy szelét, nem jött, kénytelenek voltunk nekivágni szél nélkül és a keservesen kijavított gépet *szerencsésen össze is törtük.*

1936 nyarán 6 perc körüli vitorlázással lecévizsgázott.

— A motoros repülést 1937-ben kezdtem meg *Udettel,* azután *Hungáriával, Takácsy* Tibor volt az oktatóm.

Innen kezdve azután maximális sebességgel ívelt egyre feljebb és feljebb *Tasnádi* Laci repülőpályája. A teljesítményjelvényt 1938 tavaszán szerezte meg, felállított egy csomó magyar rekordot, vitorlázó- és motorosgéppel berepülte egész Európát. Nagy repülőtúrákat tett, ezek között az egyik legemlékezetesebb, amikor a nyáron a legválságosabb időkben, valóságos hadiveszedelmek között épségben elvitte *Faruk* egyiptomi király egy 24-esét Budaörsről Alexandriába. *Kréta szigete és Egyiptom között 3 óránál hosszabb időt repült tenger fölött.*

Arról beszélgetünk vele, hogyan történt meg, hogy 22 esztendős korában a magyar sportrepülést reprezentáló Műegyetemi Sportrepülő Egyesület élére került?

— *Nem valami nagyobb eset.* A volt elnök másirányú elfoglaltsága miatt lemondott és engem választottak a helyére...

A nyári nagy repülőidőkben sűrűn megtörténik, hogy naponta két óránál többet nem alszik. Mégis másodpercnyi pontossággal mindig ott van, ahol épen lennie kell.

— Sohasem fáradsz el?

— Még nem emlékszem arra, hogy valaha is fáradt lettem volna...

Az utolsó lengyelországi *Istus*-versenyen kétszáz valahány kilométeres célrepülés után az értekiküldött szállítókocsi vontatóautója felmondta a szolgálatot. Eltört a benzinvezető cső, úgy jöttek visszafelé, hogy Tasnádi ráfeküdt a sárhányóra, az egyik kezével megfogózott, hogy le ne essen, a másik kezével pedig *kannából táplálta a vontatóautó karburátorját.* Estétől másnap reggelig tartott a keserves út visszafelé. Még annyi ideje sem volt Lembergben, hogy kezetmosson, máris gépbe ült és újabb célrepülésre vontatták fel. A start előtt társai hiába erőszakoskodtak, hogy menjen aludni, hiszen alig áll a lábán.

— *Hogyne, hogy lemaradjak a startról...*

Elstartolt és — második helyen végzett.

Nem tud betelni a repüléssel.

— *Eleget repülni sohsem lehet.* Repülés közben pedig új és új problémákat kell megoldani. Ezt nemcsak magamra értem, hanem növendékeimre is. Mint ahogyan nincs két egyforma repülés, úgy nincsen két egyforma növendék. Az oktatásban új és új változatokat kell megoldani, ugyanakkor pedig állandóan vitatkozni kell az oktatókkal kiképzési metódusok folytonos javítása és változtatása érdekében. A repülés az olyan valami, amiben mindig van kiagyalni, kisütnivaló elég. Ha azután megy már valami, akkor következik a csiszolás, finomítás.

Mint minden sportrepülő, ő is a vitorlázórepülés híve elsősorban.

— Azért, mert a vitorlázórepülés az *inkább repülés.* A vitorlázás áll közel ahhoz az ideálhoz, amelyet az ember évezredek óta igyekszik megvalósítani. A vitorlázórepülésben érezni legjobban azt, hogy *inkább az ember repül, mint a gép.*

Rengeteg elméleti és gyakorlati tapasztalata van a fiatalság repülőkiképzését illetően. Arra a kérdésre, hogy a kiképzés terén szerinte mi a legfontosabb tennivaló, így válaszol:

— *Módot kell teremteni arra, hogy mennél többet repülhessen a fiatalság.*

— Saját tapasztalataid alapján mondod?

— Igen. Meg kell teremteni azt a lehetőséget, hogy ami bennünket még visszatartott, az *az utánunk következőket már ne akadályozza.*

— Szerinted a magyar fiatalság repülésre termett?

— Föltétlenül! *Ennél kiválóbb repülőanyagot kívánni sem kell.*

Most arról beszélgetünk, hogy nálunk a hegyvidéki vitorlázórepülés és a síkföldi között mennyi különbség van a síkföldi hátrányára.

— Természetes, hogy mai adottságaink mellett a síkföldi vitorlázónövendékek helyben *a B-vizsgánál tovább nem tudnak eljutni.* Szerintem a megoldás csak az lehet, hogy *feltétlenül decentralizálni.* Legendőszámú táborszerű kiképző lehetőséget kell biztosítanunk, de azután a hangsúly a több gyakorlórepülésen legyen. Ezt pedig csak úgy lehet megoldani, ha sík földön több vontató lehetőséget adunk, ehhez *igen sok kismotoros és segédmotoros gépre van szükségünk.* A tapasztalat szerint Magyarországon egy év alatt ugyanannyi termikes nap van, mint szeles nap. Síkföldön csak a termikeket lehet kihasználni, már pedig ha a repülőfiatalság csak a B-vizsgáig juthat el, hiába van feje fölött a termik, — nem juthat beléje.

Nem érdektelen, amikor a fiatalság repülőneveléséről ezeket mondja:

— Arra rájöttem, és a magam személyén keresztül is igazolhatom, hogy *a fiatalságnak erőskezű vezetőkre van szüksége.*

Azon a véleményen van, hogy a sportrepülést nem szabad elaprózni ugyan, de *mennél több vidéki egyesületet* kell életrehívni.

— Annak a sportrepülésnek van legtöbb eredménye, amelynek a helyi környezettel kapcsolata van. Ha a vezetőtényezők és a szülők saját maguk láthatják a repülőegyesületek munkáját, *a fiatalságot, szívesebben és nagyobb számban engedik repülni. Ha a decentralizálás szisztematikus, akkor az egész országot be tudjuk hálózni életképes, munkában és eredményekben gazdag repülőegyesületekkel.*

Végezetül: az erdélyi részek visszacsatolásától a vitorlázórepülésben rengeteget vár:

— Ha Csonka-Magyarország területén kifejleszthettük mai nívójára a vitorlázást, *az erdélyi hegyek és dombok világában még nagyobb lehetőségeink vannak.*

ÚJ KÖNYVEK

Magyar Sándor: Álmodni mertünk. A diadalmas óceánrepülő életének egy része és a világhírű óceánrepülés története ez a könyv. A Justice for Hungary nagyszerű vállalkozásának száraz adathalmaza helyett Magyar Sándor nem történelmet, hanem színes regényt írt, amelyben felejthetetlen képeket fest küzdelmeiről, az amerikai magyarság életéről és arról, hogyan született meg, hogyan valósult meg a merész álom: az óceánrepülés. A szerző komoly irodalmi felkészültsége, nagyszerű meglátása, eredeti humora és szinte páratlan őszintesége lebilincseli az olvasót, aki újra éli, átéli azt a hatalmas teljesítményt, amit a magyar óceánrepülés a magyarságnak jelentett. Magyar könyve a karácsonyi könyvpiac szenzációja: a repülésügy legszebb karácsonyi ajándéka. Részletes ismertetésére később még visszatérünk. (T. L.)

Makkai Sándor: Mi Ernyeiek. A szerző minden egyes regényének mélyebb értelme, hogy a multban is a jövő útjait keresi, a magyarság évszázados történelmi szerepét, hivatását és azt, hogyan kell ezt a hivatást betölteni. Regényírói munkásságának gazdag termése után a tudomány és a nemzetnevelés feladatai felé fordul. De most újra hatalmas regénnyel ajándékozza meg Makkai a magyar közönséget. A családregény a 48-as szabadságharcot követő elnyomás tragikus, férfias, fojtott lírájú évtizedének körképe.

Baktay Ervin: Jancsi nyeregbe száll. Ifjúsági irodalmunk legjobb művelői közé tartozik az európai hírű Ázsia-kutató, Baktay Ervin. Új könyvének hőse egy fiatal magyar fiú, az ő kalandjait mondja el a híres és legendás vadnyugaton. A regényt a szerző maga illusztrálta.

Heinrich Hauser: Ausztrália. A szerző utazásainak élményeit sorakoztatja egymásután, közben különböző adatokat sorol fel, majd egyes fejezetekben távlati képeket is ad s mindezekből egységesen tűnik elő Ausztrália jellegzetes vonásaival. A könyvet Ausztrália különböző tájairól, érdekes állatvilágáról és városairól készített 26 kép díszíti.

Berend Miklósné: Boszorkánytánc. A regény a világháború után összeomlott Magyarország tragédiáját jeleníti meg. Ezt a beteg kort rikító színeivel is hűen festi az írónő, de megmutatja a felemelkedés útját is. A könyv rendkívüli értéke, hogy ebben jelent meg először regényalakban a nyugatmagyarországi felkelés drámai története.

Nagy rejtvénypályázat karácsonyi számunkban

Lapunk karácsonyi számától kezdődően rejtvényversenyt hirdetünk. Ezzel a rejtvényversennyel óhajtjuk jutalmazni azt a megértő áldozatkészséget, amellyel lapunk hatalmas előfizetői tábora az elmult három éven keresztül kitartott mellettünk. Lapunk IV. évfolyamának fordulóján örömmel jelentjük, hogy nagyszabású rejtvényversenyünk sok-sok száz jutalom és szorgalmi díja közül egy elsőrangú rádiókészülék, teljesen felszerelt kerékpár, több fényképezőgép és csaknem 1000 más nyereménytárgy kerül sorsolásra.

A rejtvényverseny első rejtvényét lapunk karácsonyi számában közöljük. Ugyanakkor részletes tájékoztatást is nyujtunk a versenyben való részvételre vonatkozóan. De már előzetesen is jelenthetjük, hogy rejtvényversenyünkön minden régi és új előfizetőnk résztvehet.

Figyelje lapunk karácsonyi számának rejtvényrovatát.



Ha több rejtvényt közlünk, egy rejtvény beküldése is elegendő. Megfejtési határidő minden hónap 8. és 23. napja. A megfejtés kiadóhivatalunkba küldendő. Díjakat csak előfizetőknek adunk. A budapesti nyerők díjukat ünnep és szombat kivételével 9—18 óra között vehetik át, vidékieknek postán küldjük el. Díjakat egy hónapnál tovább nem őrzünk.

110-es keresztrejtvény

Beküldte: Ötvös Sándor, Kézdivásárhely

1	2	3		4	5	6	■	7	8		9
10			■	11			12			■	
13			14		■	15				16	■
17		■	18		19	■		■	■	20	21
22		23		■	24			26	■	27	
	■	28		■	29				30		
31	32			33		■	■	34			
■	35		■		■	36	37			■	
38			39		40	■	41			■	
42		■	43			44		■	45		■
46											

Vízszintes sorok: 1. . . . 17. Német felderítő repülőgép. 7. . . . G. 12. Olasz utasszállító repülőgép. 10. Román (rossz kiejtéssel). 11. Japán. 13. A házat veszi körül. 15. Közlekedési eszköz. 17. Gáll János. 18. Vissza: Ri. 20. Vissza: A réten nől. 22. Nem szoros. 24. A cukor is ilyen. 27. Zágoni Olga. 28. A jószívű teszi. 29. Ilyenek a magyar repülők, ha harcba szállnak. 31. . . . 83. Olasz utasszállító repülőgép. 34. B. Ü. L. K. 35. Déry Alajos. 36. N. I. E. R. 38. A háborúba teszi a katona. 41. Férfi és női becenév. 42. Ányos Laci. 43. A lámpákon is van. 45. Személyes névmás. 46. . . . 109. Német vadászgép (betűhiba).

Függőleges sorok: 1. . . . B. 19. U. S. A. bombázó gép. 2. Ki . . . a bombát. 3. További parancsig teszi. 4. Kereszteken olvasható felírás. 5. Eszterházy István. 6. R., P. V. 7. Hangmérő egység. 8. . . . szakad. 9. Állóvíz. 12. . . . 63. Francia vadászgép. 14. . . . 196. Német felderítő gép. 16. Lövész teszi a puskával. 19. Ilyen repülés is van. 21. . . . 91. német zuhanóbombázó. 23. Vizet . . . 25. D. Ü. 26. Légiharcokban kapja a pilóta. 30. Robbanóanyagot . . . a mótor betűhiba). 32. Vissza: elárula. Vissza: Hősök románul. 37. I. O. Ö. H. 38. Lószerszám. 39. C. E. S. 40. L., N. R. 44. Ybl Sándor.

Megfejtésül beküldendők: Vízszintes 1. és 46. sorok. Függőleges: 1. és 21. sorok.

*

A 109-es rejtvény megfejtése: Vízszintes: 1. Bücker Jungmann. 37. Bombavetők. Függőleges: 1. Bánhidi. 30. Iskoláz.

Díjat nyertek: Balla Lajos, Miskolc. — Benyó Lajos, Szolnok. — Kiss Tamás, Keszthely. — Bárdos Adolf, Ungvár. — Ember László, Pécs. — Szőllőssy László, Budapest. — Asztalos Mária, Budapest.

Rejtvénymegfejtőink számára díjat adományoztak

Koestlin L. és Társa Rt. 4 doboz bonbont.

Hunnia gyógyszertár 2 darab Leton arcápoló szappant.

Cadeau csokoládégyár 1 doboz csokoládédesszertet.

Piatnik kártyagyár 1 csomag kártyát.

Irgang drogéria 1 üveg kölnivizet.

Sebesfi fotó szaküzlet (Krisztina-körút 61.) fotócikkeket.

Janina Rt. 4 doboz Senator Celofilter cigarettahüvelyt.



Lelkes olvasó. Köszönjük kedves levelét. Jólesik tudnunk, hogy szereti lapunkat és hogy üzeneteinknek sokszor hasznát veszi. Önnek is megüzenjük, amit már többször mondtunk ezen a helyen: meggyőződésünk, hogy akinek egyetlen barátja sincsen, aki mindenkiben ellenséget lát, akit mindenki bánt, abban magában is van hiba. — **P. Pál, Budapest.** Még nagyon gyakorlatlan. Irjon és gondolkozzon sokat, tömören, amíg eljut odáig, hogy el tudja kerülni a nagyhangú közhelyeket. Néhány hónap múlva jelentkezzen. — **Aero, 26.** Mi is észrevettük, de elmentünk mellette. Ön is kerülje el és akkor nem lesz oka haragudni. Döjfös emberek inkább szánalmat, mint észrevételt érdemelnek.

F. Márton, Kolozsvár. Többször előfordul, hogy a szerkesztői üzenetekben kért válaszokat csak 4—5 szám megjelenése után közölhetjük. A késedelem oka, hogy mi mindennek alaposan utána járunk, ami sok időt vesz igénybe. Ezért nem tudunk minden kérdésre azonnal válaszolni. Most már azonban megüzenhetjük: forduljon a Magyar Aero Szövetség műszaki osztályához. — **Székely repülők.** Kívánságuknak igyekszünk eleget tenni. Sorra kerül majd ügyük is. Kérjük türelmüket. Üdv. — **Olimpia.** A legújabb sztratoszféra-repülő Ignacio Puig jezsuita atya, aki rendjének 400 éves megünneplésére 30.000 méter magasságba akar felrepülni. — **Epilepszia.** Levele elveszett. Kérjük, ismételje meg kérését, mert nem tudjuk, milyen címeket kért. — **M. Sz., hű olvasója.** A negyedévi előfizetési díj csak 2 pengő 50 fillér. Nem kell egész évre előfizetni. Rejtvénymegfejtési díjat, szerencsés esetben akkor is kaphat, ha az előfizetési díjat negyedévenként küldi be.

Vadmadár. Nem néztük meg a színművet, mert az egyik lap kritikája elriasztott tőle. A kritikus Innocent Vincze Ernő darabjáról ugyanis többek között így írt: »Az, hogy pilóták is szerepelnek benne, sőt egy repülőgépet (?) is láthat a néző, csak még jobban megmutatja a színmű belső ócskaságát. Csupa elcsépelt fogás, csupa ezüstözött papír, melynek már az ezüstje is lekopott.« Ezután elhiheti, nem voltunk kíváncsiak a produkcióra. — **Kozma B.** A repülő fegyvernem (légierő) rendfokozatai: őrvezető, tizedes, szakaszvezető, őrmester, törzsőrmester, tiszthelyettes, alhadnagy, zászlós, hadnagy, főhadnagy, százados, őrnagy, alezredes, ezredes, tábornok és altábornagy. A két utolsó nincs betöltve. A légierők parancsnoka: vitéz Háry László repülőezredes.

Pilótanő. A világháborúban Magyarországból 660 ezer magyar katona halt hősi halált, 743 ezer sebesült meg és 734 ezer szenvedett hadifogságban. — **B. Antal, Pécel.** Nem rombolták szét, hanem légoltalmi óvóhellyé alakították át a kőszegi vár régi lőporos pincéjét, amelyet Jurisich Miklós hősei utolsó menedéhelyként használtak. A sokszázéves lőporos pince bolthajtásai minden bombatámadást kibírnak.

Felelős szerkesztő és kiadó :
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

*

MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer, minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fill. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VIII., Üllői-út 12. Telefon: 137—108. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

*

Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.



Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.